Anno VI - N. 27

3 Luglio 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Legge *n. 641 del 19 giugno 1913, riguardante l'Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle Ferrovie dello Stato* . . . . Pag. 197

R. D. *n. 636 del 1° maggio 1913 col quale viene approvata la convenzione stipulata con la Società anonima della ferrovia d'Ivrea per il riscatto della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea e per liquidazione delle somme dovute dalla stessa Società per lavori eseguiti sulla ferrovia Chivasso-Ivrea fino al 1° gennaio 1906* . » 207

R. D. *dell'11 maggio 1913 che accorda la sanatoria per l'impianto del binario abbracciante i Magazzini generali di Roma e il raccordo tra l'Officina del gas della Società anglo-romana per la illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere.* » 211

Decreto Ministeriale *del 26 giugno 1913, col quale le Commissioni consultive centrali e compartimentali delle case economiche per i ferrovieri sono autorizzate a continuare temporaneamente nelle loro funzioni* . . . . » 215

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 194. — Estensione del servizio merci a Cineto Romano . . . . Pag. 451

Ordine di Servizio N. 195. — Servizio cumulativo con la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, esercitata dalla Società Anonima "Unione Industriale" . . . . » 452

Roma, luglio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 196. — Biglietti d'abbonamento speciali Pag. 452
Ordine di Servizio N. 197. — Trasformazione in stazione della fermata di Baschi . . . . » 453
Ordine di Servizio N. 198. — Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Miramare. . . . . » 454
Ordine di Servizio N. 199. — Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con le ferrovie dell'Alta Valtellina . . . » 455
Ordine di Servizio N. 200. — Servizio cumulativo con la Ferrovia Padova-Piazzola. - Facoltà di servizio della fermata di Villafranca-Vaccarino". . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 201. — Esportazione oggetti d'arte . . . » 456
Ordine di Servizio N. 202. — Servizio cumulativo con la Sardegna » ivi
Ordine di Servizio N. 203. — Estensione del servizio merci a Suno » 454
Ordine di Servizio N. 204. — Servizio italo-germanico . . . » 458
Ordine di Servizio N. 205. — Nomenclatura dei conti . . . . » 459
Ordine di Servizio N. 206. — Soppressione delle visite preventive ai carri destinati a ricevere spedizioni in servizio cumulativo con le ferrovie estere. . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 207. — Servizio italo-svizzero. . . . . » 460
Ordine di Servizio N. 208. — Concessione speciale XII . . . » 461
Ordine di Servizio N. 209. — Viaggi a tariffa differenziale A. » ivi
Ordine di Servizio N. 210. — Norme ed istruzioni per l'inoltro dei trasporti di collettame a G. V. con carri ordinari ed intercomunicanti, ed elenchi degli itinerari dei relativi carri normali e scorta. . . . . » 462
Circolare N. 45. — Tassa addizionale di ricchezza mobile. . . » 463

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Circolare N. 10v — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . Pag. 65

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

LEGGE *n.* 641 *del* 19 *giugno* 1913, *riguardante l'Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è costituita un'opera alla quale sono inscritti tutti gli agenti stabili ed in prova.

L'opera ha per fine di provvedere a favore degli iscritti:

1° al pagamento di un'indennità di buonuscita agli agenti stabili all'atto del loro esonero dal servizio, od alla vedova ed ai discendenti, se la morte dell'agente avviene in attività di servizio;

2° a sussidiare, raccogliere, istruire e proteggere fino al 18° anno di età:

a) gli orfani di agenti morti per cause di servizio;

b) gli orfani di agenti morti in attività di servizio per altre cause, purchè appartenenti al personale di ruolo da almeno cinque anni;

c) un numero limitato, da determinarsi annualmente, nei limiti della disponibilità, dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, di orfani di pensionati;

(1) Pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » N. 149 del 27 giugno 1913.

3° al pagamento di un assegno alimentare vitalizio:

a) alle madri vedove a carico di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero, che abbiano appartenuto al personale di ruolo almeno per 10 anni e purchè l'inscrizione documentata della madre a carico dell'agente sia avvenuta almeno due anni prima della morte o dell'esonero dal servizio;

b) alle vedove di agenti morti in attività di servizio, le quali non abbiano diritto a pensione per avere l'agente contratto matrimonio al 50° anno di età od oltre;

c) alle figlie nubili, orfane di madre alla morte dell'agente (in attività di servizio od esonerato), quando abbiano compiuto il 21° anno di età, se provviste di assegno annuo temporaneo sul fondo pensioni, od il 18° anno in caso contrario, dietro presentazione del certificato di stato libero, moralità e buona condotta;

d) ai figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali, orfani di madre alla morte dell'agente (in attività di servizio od esonerato), quando abbiano compiuto il 21° anno di età, se provvisti di assegno temporaneo, od il 18°, in caso contrario, e sempre che la loro inabilità sia constatata da una Commissione medica inappellabile composta di sanitari dell'Amministrazione ferroviaria;

e) ad un limitato numero da determinarsi annualmente nei limiti della disponibilità, dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, di figlie nubili e di figli inabili al lavoro, trovantisi nelle condizioni di cui ai punti *c*) e *d*), rimasti orfani di madre dopo la morte del padre, e di altri congiunti bisognosi che erano a carico dell'agente.

Non hanno diritto all'indennità di buonuscita ed all'assegno di cui al punto terzo, le vedove degli agenti contro le quali sussista sentenza di separazione personale passata in giudicato e pronunciata per colpa della vedova o di entrambi i coniugi.

Non hanno diritto all'assegno di cui al punto terzo, le vedove, le madri e gli orfani degli agenti dimissionari o destituiti.

Art. 2.

L'indennità di buonuscita sarà di L. 200 più tanti centesimi dell'ultimo stipendio mensile o paga ragguagliata a mese (escluso il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310), quanti sono i mesi di servizio utile prestato con un massimo di L. 5000. È servizio utile quello prestato in qualità di agente in prova, provvisorio, stabile, a tempo indeterminato, di ruolo, di pianta organica, eccettuato quindi il servizio d'avventizio o straordinario e le interruzioni di servizio.

Per gli agenti passati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prima dell'andata in vigore della presente legge, i quali abbiano prestato per più di cinque anni di servizio continuativo in qualità di straordinari o di avventizi presso l'Amministrazione governativa o l'Amministrazione sociale dalla quale provengono, tale servizio sarà considerato utile quando quello indicato al comma precedente non raggiunga i 30 od i 25 anni a seconda che l'agente è addetto al servizio sedentario od al servizio attivo, ma non potrà cumularsi oltre un massimo complessivo di 30 o 25 anni rispettivamente.

Gli agenti ai quali sia già stato o venga applicato il disposto dell'art. 9 della legge 13 aprile 1911, n. 310, si considerano a tutti gli effetti della presente legge esonerati dal servizio alla data del provvedimento stesso.

All'indennità di buonuscita è applicabile, per quanto riguarda l'imposta di ricchezza mobile, il disposto dell'art. 19, ultimo capoverso della legge 22 aprile 1905, n. 137.

I sussidi agli orfani saranno:

di	L.	310	oppure di	L.	240	all'anno	per	1	orfano;
»	»	403	»	» »	312	»	»	2	orfani;
»	»	465	»	» »	360	»	»	3	»
»	»	527	»	» »	408	»	»	4	»
»	»	589	»	» »	456	»	»	5	»
»	»	651	»	» »	504	»	»	6	»
»	»	713	»	» »	552	»	»	7	» o più

a seconda che l'agente apparteneva al personale dei primi 11 gradi od a quello dei rimanenti gradi e se gli orfani sono provvisti di un assegno sul fondo pensioni

Tali sussidi saranno aumentati di L. 55 o di L. 45 per gli orfani non provvisti di assegno sul fondo pensioni.

Un limitato numero di orfani, da determinarsi annualmente dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nei limiti della disponibilità, potrà, anzichè sussidiato, essere ricoverato in istituti di educazione e di istruzione a cura dell'Opera.

Gli assegni alimentari, di cui al numero terzo dell'art. 1, saranno:

di L. 360 oppure di L. 300 all'anno per 1 persona;
» » 468 » » » 390 » » 2 persone;
» » 540 » » » 450 » » 3 »
» » 612 » » » 510 » » 4 » o più

a seconda che l'agente apparteneva al personale dei primi 11 gradi od a quello dei rimanenti gradi.

Art. 3.

Le somme trattenute per l'iscrizione degli agenti all'Opera di previdenza sono restituite senza interessi:

a) agli agenti in prova esonerati o licenziati;

b) alle famiglie degli agenti in prova morti in attività di servizio;

c) alle famiglie degli agenti stabili destituiti;

d) agli agenti ai quali sia stato applicato l'art. 10 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 4.

L'Opera, nei limiti delle somme annualmente disponibili, faciliterà gli agenti che volessero integrare l'assegno alimentare fornito dall'Opera non oltre però a L. 2000 in cifra complessiva per agente, assumendo a suo carico il pagamento di tale assegno sup-

plementare vitalizio e sottoponendo l'agente ad una ritenuta pari a due terzi della somma che sarebbe richiesta dall'Istituto di assicurazione di Stato.

Art. 5.

All'Opera sono devolute le seguenti entrate:

a) contributo dell'Amministrazione in ragione del sei per mille dei prodotti del traffico, compensato da un eguale aumento sulle tariffe in vigore;

b) contributo del personale in ragione del sei per mille sullo stipendio o paga (escluso il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310);

c) l'importo delle multe al personale per mancanze disciplinari;

d) metà dell'importo della tassa di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100;

e) eventuali lasciti o donazioni che fossero fatti da agenti o da terzi;

f) gli utili di esercizi diversi che l'Amministrazione ferroviaria può affidare all'Opera.

L'aumento delle tariffe in vigore pei servizi viaggiatori e bagagli interni e cumulativi e per i servizi merci interni è autorizzato dal 1° luglio 1913; l'aumento delle tariffe pei servizi merci cumulativi è autorizzato dalla data di attuazione della revisione delle tariffe di cui all'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Fino a tanto che non sarà provveduto allo revisione delle tariffe per i trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci, l'aumento di cui alla lettera *a)* verrà calcolato con le modalità dell'art. 18 della legge 9 luglio 1908, n. 418, restandone esclusi i prezzi di trasporti inferiori ad una lira.

Art. 6.

L'Opera assorbirà il residuo fondo della sottoscrizione per gli orfani degli agenti ferroviari periti nel terremoto del 28 dicembre 1908, assumendo a suo carico il relativo trattamento.

In occasione della formazione del primo bilancio tecnico, di cui all'art. 8, sarà determinata quale sia l'eccedenza di detto fondo in confronto ai bisogni per il trattamento degli orfani suindicati. Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato stabilirà quale parte di detta eccedenza possa essere distribuita agli agenti bisognosi o ad orfani di agenti superstiti che si fossero trovati in servizio all'epoca del terremoto nelle località devastate.

Art. 7.

Le spese d'Amministrazione dell'Opera sono a carico della azienda delle ferrovie dello Stato.

Uno speciale regolamento, approvato con decreto Ministeriale su proposta dell'Amministrazione ferroviaria, determinerà ogni particolare di funzionamento dell'Opera.

Art. 8.

Ogni cinque anni l'Amministrazione dell'Opera provvederà alla formazione di un bilancio tecnico e nel caso che si riscontrino deficienze nell'ammontare delle disponibilità attuali dell'Opera che non si possano colmare colla riduzione delle erogazioni non obbligatorie, saranno aumentati le ritenute al personale ed il contributo dell'Amministrazione in parti eguali, per colmare le deficienze stesse.

Art. 9.

Alla gestione delle entrate e delle spese relative all'Opera corrispondono appositi capitoli del bilancio ferroviario.

I residui attivi sono versati alla Cassa dei depositi e prestiti ed investiti in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, i quali saranno esenti dalla tassa di custodia stabilita dall'art. 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificato dall'articolo 6 della legge 8 luglio 1897, n. 252.

Art. 10.

Una parte dei residui attivi della gestione delle entrate e delle spese relativa al servizio delle pensioni e dei sussidi, i quali, ai termini dell'art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418, sono versati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alla Cassa dei depositi e prestiti, potrà essere investita in mutui al personale della detta Amministrazione.

Tali mutui, che nel triennio a cominciare dal 1° luglio 1913, non dovrano eccedere complessivamente la somma di 40 milioni, saranno fatti, in base a disposizioni del ministro del tesoro, dalla Cassa dei depositi e prestiti per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro cessione del quinto dello stipendio o della paga giornaliera colla garanzia dei fondi istituiti con le leggi 30 giugno 1908, n. 335, 25 giugno 1909, n. 372 e 13 luglio 1910, n. 444.

Gli interessi derivanti da detti mutui, sotto deduzione delle spese di amministrazione dovute alla Cassa dei depositi e prestiti, saranno accredidati al fondo delle pensioni e dei sussidi di cui alla legge 9 luglio 1908, n. 418.

Una parte degli interessi ,nella misura da determinarsi nel regolamento sarà versata al fondo di garanzia di cui all'art. 5 della legge 13 luglio 1910, n. 444, riducendo per i salariati dal due e cinquanta al due per cento la ritenuta proporzionale alla somma ceduta di cui all'art. 6 della legge stessa.

Con regolamento, da approvarsi per decreto Reale su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, saranno determinate le norme da seguirsi per la somministrazione dei fondi da parte della Cassa dei depositi e prestiti su richiesta dell'Amministrazione ferroviaria, e per l'applicazione del presente articolo in relazione alle disposizioni delle leggi succitate.

Art. 11.

La restituzione delle somme di cui all'art. 10 della legge 30 luglio 1908, n. 335 e dell'art. 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444 è fatta al personale ferroviario d'ufficio senza che occorra la domanda.

Art. 12.

Per le cessioni contratte dopo la pubblicazione delle leggi 30 giugno 1908, n. 335, e 13 luglio 1910, n. 444, e quando per ciascuna di esse sia già stata pagata la metà dell'importo totale, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, quale gerente dei capitali versatile dalla Cassa depositi e prestiti, per essere investiti in mutui al personale, può, su richesta e per conto dell'agente debitore, estinguere l'obbligazione per la quale la cessione fu contratta, mediante la restituzione della somma capitale ancora dovuta alla Società od Istituto cessionario, e la corresponsione degli interessi pattuiti e maturati fino al giorno in cui segue la restituzione.

Art. 13.

In aggiunta al fondo di 30 milioni autorizzato dalla legge 14 luglio 1907, n. 553, per la costruzione e lo acquisto di case economiche per il personale delle ferrovie dello Stato è data facoltà di impiegare nel triennio 1° luglio 1913-30 giugno 1916 una somma annua non superiore a quella che dopo la concessione dei mutui di cui al precedente art. 10 rimarrà disponibile sui residui attivi della gestione delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi.

Ad uguale scopo e con prelevamento dalla indicata disponibilità potrà essere impiegata nel quinquennio successivo una somma che unita a quella del triennio 1913-916 non ecceda l'importo di 50 milioni.

Art. 14.

La somma da destinarsi a mutui contro cessioni del quinto dello stipendio e della paga di cui al precedente art. 10 e quella da investirsi a termini dell'art. 13 nella costruzione e nell'acquisto di case economiche per il personale delle ferrovie dello Stato, non potranno annualmente superare nel triennio 1° luglio 1913-30 giugno 1916 l'importo corrispondente ai residui attivi della gestione

delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi.

Art. 15.

La disposizione di cui alla prima parte dell'art. 2 della legge 14 luglio 1907, n. 553, è estesa ai redditi di cui agli articoli 10 e 13 della presente legge.

Art. 16.

Tutte le controversie che abbiano origine dalle disposizioni della presente legge in ordine all'Opera di previdenza sono sottoposte al giudizio della Corte dei conti.

Art. 17.

Le disposizioni della presente legge vanno in vigore dal 1° luglio 1912, fatta eccezione per il contributo dell'Amministrazione contemplato nell'art. 5, lettera *a*), che sarà corrisposto dal 1° luglio 1913, e per l'aumento delle tariffe che avrà luogo a termini del penultimo comma dello stesso articolo, e salvo quanto è stabilito dagli articoli 10 e 13.

La indennità di buona uscita sarà corrisposta anche agli agenti che lasciarono il servizio il 30 giugno 1912.

Art. 18.

Le disposizioni degli articoli precedenti saranno comprese nel testo unico da pubblicarsi a norma dell'art. 16 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 19.

A partire dall'esercizio finanziario 1913-1914 è autorizzata la spesa annua di L. 75.000 da iscriversi in apposito capitolo della

parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per sussidio di L. 50.000 a favore dell'Istituto Nazionale per gli orfani degli impiegati civili e di L. 25.000 a favore dell'Istituto nazionale « Umberto I » per gli orfani degli impiegati subalterni e degli operai delle pubbliche amministrazioni.

Per l'esercizio 1913-1914 la sopra indicata somma verrà inscritta in bilancio con decreto del ministro del tesoro.

Nello stesso modo verrà inscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro la somma occorrente per indennizzare l'Opera di previdenza della metà dell'importo della tassa di bollo sulle quietanze o ricevute del personale ferroviario per competenze superiori a L. 100, ad essa dovuta per l'esercizio 1912-1913 a termini dell'art. 5 lettera *d*), e pagata agli altri Istituti a norma di legge 3 marzo 1804, n. 67.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia insorta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE

SACCHI - TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. D. *n.* 636 *del* 1° *maggio* 1913, *col quale viene approvata la convenzione stipulata con la Società anonima della ferrovia d'Ivrea per il riscatto della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea e per la liquidazione delle somme dovute dalla detta Società per lavori eseguiti sulla ferrovia Chivasso-Ivrea fino al* 1° *gennaio* 1906 (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 14 giugno 1856, n. 1694, con la quale venne approvata la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Chivasso-Ivrea a favore dei signori Tommaso Brassey e Carlo Henfrey, sotto l'osservanza delle clausole e condizioni espresse nel capitolato annesso ala legge medesima;

Veduto l'art. 67 di tale capitolato, con cui venne data facoltà ai concessionari di cedere ad una Società anonima i diritti e le ragioni loro attribuiti mediante la concessione suindicata, fermo lo adempimento di tutti gli obblighi ad essi incombenti come costruttori della ferrovia;

Ritenuto che dell'espressa facoltà i signori Tommaso Brassey e Carlo Henfrey si avvalsero, sostituendo a loro nei menzionati diritti e ragioni la Società anonima della ferrovia d'Ivrea, costituita con atto 27 agosto 1856, rogito Turvano, notaio certificatore in Torino;

Che con l'art. 60 del ripetuto capitolato il Governo si riservò la facoltà di riscattare separatamente la ferrovia Chivasso-Ivrea, « ma non prima di trent'anni contati dal giorno della sua apertura all'esercizio », e col successivo art. 61 fu determinato il procedimento per regolare il prezzo del riscatto ;

Che, essendo stata la ferrovia aperta all'esercizio il 5 novembre 1858, col dì cinque novembre milleottocentottantotto si maturò il termine dal quale il Governo avrebbe potuto esercitare il diritto di statizzazione della stessa;

(1) Pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » N. 149 del 27 giugno 1913.

Che mediante formali atti di diffida 21 e 22 dicembre 1904 fu dichiarato alla Società che il Governo intendeva riscattare la ferrovia Chivasso-Ivrea alle condizioni di cui all'art. 61 suaccennato del capitolato di sua concessione ed entrare nel pieno possesso di essa col 1° gennaio 1906;

Veduta la legge 11 luglio 1909, n.488, che, fra l'altro, approvò la diffida notificata, e dichiarò effettuato il riscatto della linea ferroviaria in parola, autorizzando il ministro del tesoro a valersi dei mezzi indicati negli articoli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, per la provvista dei fondi necessari al pagamento del corrispettivo di riscatto, dei relativi interessi, e delle provvisionali da versare alla Società concessionaria, fino a completa definizione delle controversie insorte relativamente al riscatto medesimo ed alla liquidazione dell'indennità, salvo conguaglio ;

Veduto che dal computo del prezzo capitale di riscatto al primo gennaio millenovecentosei è risultata la somma complessiva di lire quattromilioni duecentonovantanovemilacinquecentodiciotto e centesimi quarantanove (L. 4.299.518,49) tenuto pure calcolo, in detrazione, del valore del materiale mobile occorso per l'esercizio della strada, e, in aumento, del rimborso, spettante alla Società, del valore d'estimo del mobilio delle stazioni e fermate;

Riconosciuta l'opportunità di definire, in occasione della liquidazione del prezzo di riscatto, anche le divergenze già insorte fra il Governo e la Società anonima della ferrovia d'Ivrea, in ordine alle somme dovute da quest'ultima per lavori eseguiti sulla ferrovia fino alla data di statizzazione;

Ritenuto che l'importo a debito della Società per tale titolo si è di comune accordo liquidato in lire centocinquantamilacinquecentodiciotto e centesimi quarantanove (L. 159.518,49), delle quali lire diecimilaquattrocentoventicinque e centesimi sette (Lire 10.425,07) a saldo lavori eseguiti durante la gestione delle ferrovie dell'Alta Italia, lire centoquarantottomilacentottantuna e centesimi trentadue (L. 148.181,32) a saldo quota per l'ampliamento della stazione d'Ivrea in dipendenza dell'aumento di traffico e per altri lavori eseguiti durante la gestione della Rete Mediterranea, e lire novecentododici e centesimi dieci (L. 912,10) a saldo lavori eseguiti durante la gestione delle ferrovie dello Stato ;

Che, infine, si è proceduto alla liquidazione del conto di conguaglio, all'interesse del cinque per cento lordo annuo, pel periodo dal primo gennaio millenovecentosei al trentuno dicembre millenovecentoundici, tenendo presenti: da una parte le somme per quote di prodotti e provvisionali già attribuite alla Società riferibilmente al periodo stesso 1° gennaio 1906-31 dicembre 1911 e dall'altra la differenza tra il prezzo capitale di riscatto e l'importo a saldo dei lavori a carico sociale, come sopra stabiliti, nonchè le somme a rimborso delle spese per la gestione feroviaria pel ripetuto periodo; e che per tal modo si è determinato un credito netto, a favore della Società, di lire tremilionicentosettantacinquemilanovantasette e centesimi ottantasei (L. 3.175.097,86), valuta trentuno dicembre millenovecentoundici;

Veduto il verbale di accordi 4 giugno 1911, stipulato fra delegati dell'Amministrazione governativa e della Società anonima della ferrovia d'Ivrea ;

Veduta la convenzione 28 dicembre 1912, per la liquidazione definitiva delle pratiche del riscatto di cui trattasi, in relazione alle risultanze sovra cennate, e con la fissazione dei criteri per la redazione del conto di conguaglio relativo al periodo posteriore al 31 dicembre 1911;

Veduta la copia autentica del verbale dell'assemblea generale di seconda convocazione degli azionisti della Società anonima della ferrovia d'Ivrea, tenutasi in Torino il 19 febbraio 1913; copia rogata dal notaio avv. Torretta Ernesto, dalla quale emerge che la convenzione stessa fu debitamente approvata dall'assemblea, ed è perciò ora definitivamente impegnativa per la Società ex concessionaria ;

Udito il parere del Consiglio di Stato e del Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione 28 dicembre 1912, stipulata fra l'Amministrazione governativa e la Società anonima

della ferrovia d'Ivrea, pel riscatto di tale linea ferroviaria con effetto retroattivo al 1° gennaio 1906, e per la liquidazione delle somme dovute dalla Società suddetta per lavori eseguiti sulla ferrovia Chivasso-Ivrea fino al 1° gennaio 1906 stesso.

Art. 2.

Con separati decreti Ministeriali sarà provveduto all'inscrizione di apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario corrente, pel pagamento delle somme dovute alla Società anonima della ferrovia di Ivrea, in dipendenza del riscatto suaccennato ed in base alla convenzione approvata con l'art. 1; come pure sarà provveduto all'autorizzazione del detto pagamento, nonchè all'introito delle somme concordate a carico della Società pei lavori mentovati nell'ultima parte del medesimo art. 1.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° maggio 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. D. *dell'11 maggio 1913 che accorda la sanatoria per l'impianto del binario allacciante i Magazzini generali di Roma e il raccordo tra l'Officina del gas della Società anglo-romana per la illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere* (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 7 gennaio 1912 col quale venne approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità il progetto presentato dalla Società anglo-romana per la illuminazione di Roma, per la costruzione di un binario di raccordo tra la propria officina del gas, su la via Ostiense e la stazione ferroviaria di Trastevere, lungo la linea Roma-Pisa;

Ritenuto che a termini dell'art. 12 del disciplinare in data 3 ottobre 1912, per la concessione del detto raccordo, approvato con decreto Ministeriale 19 marzo 1913 qualora l'Amministrazione dei lavori pubblici ne riconosca la opportunità, la Società anglo-romana si è obbligata a non opporsi a che dal binario di allacciamento in parola vengano derivati ed esercitati altri binari nell'interesse di stabilimenti impiantati o da impiantarsi, compatibilmente con le esigenze del proprio servizio e salvo separati accordi tra essa Società e gli altri stabilimenti raccordati;

Che valendosi di tale disposizione, la Società magazzini generali di Roma, dopo aver presi gli opportuni accordi con l'Anglo-Romana, ha costruito lungo la fronte dei propri magazzini un breve binario, allacciandolo al detto raccordo;

Considerato che, mentre la costruzione del binario lungo la fronte dei magazzini, sulla calata pubblica del fiume, era stata precedentemente autorizzata, in base a regolare atto 27 giugno 1911,

(1) Pubblicato nella « Gazzetta Ufficiale » N. 149 del 27 giugno 1913.

approvato con decreto Ministeriale 27 luglio successivo l'allacciamento col raccordo dell'Anglo-Romana costituisce un impianto abusivamente eseguito;

Viste le istanze in data 16 e 27 maggio 1912 corredate del relativo progetto tecnico, portante il bollo dell'ufficio del registro di Roma del 30 maggio predetto, con le quali la Società dei magazzini generali di Roma chiede la sanatoria per l'indicato impianto abusivo;

Vista la successiva istanza 9 luglio 1912 pure corredata del relativo progetto tecnico portante il bollo dell'ufficio del registro di Roma di pari data, con la quale la stessa Società dei magazzini generali chiede di essere autorizzata a costruire ed esercitare un secondo binario, parallelo al primo, anch'esso allacciato al raccordo dell'Anglo-Romana, domandando, in pari tempo, che a tale impianto venga estesa la dichiarazione di pubblica utilità già accordata al binario della Società anglo-romana ai sensi dell'art. 6 della legge 30 giugno 1906, n. 272, riprodotta ora nell'art. 55 del testo unico approvato con Nostro decreto 9 maggio 1912, n. 1447, mediante l'altro citato Nostro decreto 7 gennaio 1912;

Vista la convenzione 1° ottobre 1912, stipulata fra la Società dei magazzini generali e la Società Anglo Romana per l'uso del binario appartenente a quest'ultima;

Vista la convenzione stipulata tra la Società dei magazzini generali e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato ed approvata dal Consiglio di amministrazione della medesima in data 13 novembre 1912 per regolare la concessione di co-uso del binario di raccordo predetto nella stazione di Roma-Trastevere;

Visto il voto 13 ottobre 1912 del Consiglio superiore dei lavori pubblici col quale, considerato che l'allacciamento della parte estrema dei nuovi binari con quello della Società anglo-romana nel modo previsto dallo indicato progetto 9 luglio 1912 si ravvisa indispensabile per la regolarità e la sicurezza dello esercizio e che è da riconoscersi la importanza dei magazzini generali sia per la loro ampiezza sia in relazione al movimento del porto fluviale del Tevere ed allo interesse economico della Capitale del Regno, si ritiene ammissibile, in vista delle difficoltà che si prevedono per la occupazione dei terreni di proprietà privata, l'approvazione dei

progettati impianti anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità delle opere, assegnando il termine di mesi diciotto dalla data del decreto della loro approvazione, per la effettuazione dei lavori e delle espropriazioni;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Visto il citato testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse alla industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con Nostro decreto 9 maggio del 1912, n. 1447, nonchè la dichiarazione rilasciata dalla Società richiedente ai sensi ed agli effetti degli articoli 54 e 216 del testo unico medesimo;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È accordata la sanatoria per l'impianto di cui al progetto 30 maggio 1912 del binario allacciante i magazzini generali di Roma ed il raccordo tra l'officina del gas della Società anglo-romana per la illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere.

Art. 2.

È approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità il progetto 9 luglio 1912 presentato dalla Società dei magazzini generali di Roma, per l'impianto di un altro binario pur esso allacciante i propri magazzini ed il binario di raccordo predetto e si autorizza la Società richiedente a costruire ed esercitare l'allacciamento stesso.

Art. 3.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno..

Per l'inizio ed ultimazione delle espropriazioni e dei lavori è assegnato il termine di mesi 18 dalla data della detta pubblicazione.

Art. 4.

Il Governo si riserva ampia facoltà di modificare e di sopprimere anche l'esercizio dei binari di allacciamento in parola, senza compenso quando creda ciò necessario per esigenze di servizio.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 11 maggio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE *del 26 giugno 1913, col quale le Commissioni consultive centrali e compartimentali delle case economiche per i ferrovieri sono autorizzate a continuare temporaneamente nelle loro funzioni.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti l'art. 7 della legge 7 luglio 1907, N. 553, modificato coll'art. 2 del R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728, e l'art. 7 del R. Decreto medesimo;

Ritenuta la convenienza di evitare soluzione di continuità nel funzionamento delle Commissioni consultive per le case economiche dei ferrovieri;

Vista la deliberazione 11 giugno 1913 del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Le Commissioni consultive centrale e compartimentale delle case economiche per i ferrovieri in carica alla data del presente decreto sono autorizzate a continuare temporaneamente nelle loro funzioni, fino a che, compiute le elezioni dei delegati e rappresentanti del personale in sostituzione degli attuali il cui mandato scade col 30 giugno 1913, possano essere nominate le nuove Commissioni secondo le disposizioni dell'art. 7 della legge 14 luglio 1907, n. 553 modificato coll'art. 2 del R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728.

Roma, li 26 giugno 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 194. (M. e C.).

Estensione del servizio merci a Cineto Romano.

La fermata di Cineto Romano, della linea Roma-Sulmona attualmente ammessa ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria in colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno e senza limite di peso per ogni spedizione, dal giorno 1° luglio 1913 verrà abilitata anche ai trasporti in arrivo a piccola velocità ordinaria a carro completo di materiali da costruzione provenienti da stazioni in direzione di Roma ed oltre.

All'uopo la fermata è stata munita di un binario tronco allacciato a quello di corsa alla progressiva Km. 57 + 226,70 mediante deviatoio con serratura di sicurezza incontrato di punta dai treni dispari.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 32, nella finca 10, il richiamo (2) alla lettera *O* dovrà essere sostituito con quello (11) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(11) Ammessa alle spedizioni in partenza ed in arrivo costituite di colli non superanti i Kg. 100 ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione ed ai trasporti in arrivo a carro completo di materiali da costruzione provenienti da stazioni in direzione di Roma ed oltre.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 195. (M. C.).

Servizio cumulativo con la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, esercitata dalla Società Anonima " Unione Industriale ".

(Vedi Ordine di Servizio N. 100-1913).

La fermata di Calavorno, della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana esercitata dalla Società Anonima « Unione Industriale », è stata abilitata al ricevimento ed all'eseguimento in servizio cumulativo dei trasporti a piccola velocità ordinaria non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli di peso non superiore ai Kg. 80 ciascuno.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1913) », a pagina 80, colonna 5 del prospetto, di fronte al nome della detta fermata, devesi aggiungere la lettera P col richiamo (1).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 196. (C.).

Biglietti d'abbonamento speciali.

A seguito dell'Ordine di Servizio N. 155-1913 punto 6°, comma 3°, avvertesi che le disposizioni ivi contenute, relative ai biglietti di abbonamento speciali, non si devono applicare per la nuova serie E.

Il biglietto di congiunzione per la detta serie deve essere limitato alla tratta Longarone Zoldo-Perarolo, dappoichè l'itinerario della medesima già comprende quella Belluno-Longarone Zoldo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 197. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Baschi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 58-1911).

Dal giorno 1° luglio 1913 la fermata di Baschi della linea Roma-Firenze sarà trasformata in stazione, con collegamento fra i due binari di corsa, e con:

fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 117 + 236,20 a destra;

— binario merci allacciato verso Roma al binario dei treni dispari e verso Chiusi a quello dei pari;

— scalo merci P. V., piano caricatore con carico di fianco e sagoma limite;

— segnali di protezione: verso Roma, semaforo di 2ª categoria a sinistra rispetto ai treni in arrivo e a m. 1323 dall'asse del F. V.; verso Chiusi, semaforo di 1ª categoria, pure a sinistra dei treni in arrivo, a m. 429, dall'asse del F. V. e preceduto alla distanza di m. 695 da un semaforo d'avviso;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4897 con la chiamata BS.

La stazione di Baschi sarà ammessa a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, ecc., merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria e accelerata, veicoli e bestiame.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio - parte II - a pagina 11 si dovrà togliere l'indicazione LG esistente di fronte al nome di Baschi; nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 16 si dovrà togliere di fronte al nome di Baschi il richiamo (1) alla lettera G nella colonna 8, e nelle colonne 9, 10, 11, 12, 13, 16 e 21 si dovranno esporre rispetivamente le lettere *A*, *O*, *V*, *B*, *F*, *S*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 193. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Miramare.

Per la stagione balneare prossima, cioè dal 1° luglio a tutto il 15 settembre 1913, sarà aperta all'esercizio — *in via d'esperimento* — la casa cantoniera di Miramare al Km. 116+278, a sinistra della linea Bologna-Ancona, fra le stazioni di Rimini e di Riccione, dalle quali dista rispettivamente Km. 5.336 e Km. 4.757.

Essa è protetta da due dischi girevoli di piccolo modello collocati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1000 dall'asse del fabbricato viaggiatori: la loro posizione normale sarà quella di via libera.

La suddetta casa cantoniera sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e verrà esercitata a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909. Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A ».

In partenza dalla casa cantoniera stessa saranno anche ammessi i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa, come pure si accetteranno le spedizioni di bagagli da trasportarsi egualmente a tariffa ridotta. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

La stazione di Riccione sarà incaricata delle scritturazioni dei biglietti, bagagli e cani, nonchè del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio 1° maggio 1913 (parte seconda) e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) « vedansi gli allegati B e C al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 199. (C.).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con le ferrovie dell'Alta Valtellina.

Le ferrovie dell'Alta Valtellina essendo state ammesse all'applicazione della Concessione speciale XX, si avverte che le medesime vennero fornite delle occorrenti tessere da L. 1.00 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle stazioni delle ferrovie suddette per quelle di confine o di porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Queste ultime stazioni potranno a loro volta rilasciare per i viaggi di ritorno dall'estero biglietti diretti per le stazioni delle suddette ferrovie, applicando sul percorso di queste gli stessi prezzi su di esse in vigore per i viaggi di ritorno in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 200. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Padova-Piazzola. - Facoltà di servizio della fermata di Villafranca-Vaccarino.

(Vedi Ordine di Servizio N. 207-1911)

Il servizio della Grande Velocità nella fermata di Villafranca-Vaccarino della Ferrovia Padova-Piazzola è limitato ai trasporti eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11.

In conseguenza, tanto nel prospetto « Allegato A » all'Ordine di Servizio N. 207-1911, quanto in quello a pag. 77 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, ecc. (Edizione 1° aprile 1913) » di contro al nome della fermata suddetta si dovrà

esporre, di fianco alla lettera G, il richiamo (1), riportando in calce ai prospetti stessi la seguente nota:

(1) Limitatamente ai trasporti eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 201. (C.).

Esportazione oggetti d'arte.

Per norma delle stazioni e degli uffici interessati avvertesi che la Direzione del Museo Civico di Vicenza è stata autorizzata dal Ministero della Pubblica Istruzione a rilasciare i *certificati di nulla osta* prescritti per l'invio all'estero degli oggetti d'arte esenti da tassa d'esportazione.

Il nome della città di Vicenza deve perciò essere aggiunto, nella sede opportuna, a quelli delle altre città indicate nel secondo capoverso dell'art. 3 dell'allegato 12 alle Tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 202. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 166-1913).

Col giorno 16 giugno 1913 la stazione di Monteponi della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde è stata ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo col Continente e la Sicilia in base ai prezzi ed alle condizioni stabilite dalle relative Tariffe (Edizione 1° luglio 1910).

Nell'allegato N. 6 alla parte II delle Condizioni e Tariffe predette, devono quindi farsi le aggiunte seguenti:

C.R. Monteponi	G.V.	Cagliari	61	Golfo Aranci	334	Cagliari	61	Cagliari	61
	P.V.	Cagliari	61						
		Portotores	307	Golfo Aranci	334	Cagliari	61	Cagliari	61
		Golfo Aranci	334						

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 203. (M. e C.).

Estensione del servizio merci a Suno.

La fermata di SUNO, della linea Novara-Domodossola, già ammessa al servizio delle merci a grande velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, dal giorno 6 luglio 1913 verrà abilitata anche ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a piccola velocità ordinaria, non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 95, nella colonna 10, di fronte al nome di SUNO, dovrà esporsi la lettera O col richiamo (4).

Nella « Prefazione generale di servizio 1° maggio 1913 — parte II — a pagina 18 l'indicazione LG posta di fronte al nome di Suno dovrà sostituirsi con quest'altra: *LO-a*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 204. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 150-1913).

Col 1° giugno 1913 sono entrate in vigore le modificazioni ed aggiunte seguenti, da apportarsi alla Parte II A della tariffa diretta italo-germanica (Edizione 1° maggio 1913):

Pag. 64. *Elenco delle stazioni germaniche.* — Inserire alla sede opportuna la stazione di Ruhleben, riportando a piedi di pagina la relativa nota:

Bln.	*Ruhleben* **	——	1144	1104	—	1041	974

** Ammessa soltanto in servizio colle Officine raccordate ai seguenti scali:

1° Ruhleben Gartenfeld — solo in servizio colle Officine;

2° Ruhleben Nonnendamm — della Società Anonima Siemens e Halske, e con quelle delle Società Protos di Automobili e Siemens e Schuckert;

3° Ruhleben (Spandauer Stadthafen) — solo per le spedizioni dirette agli appaltatori del porto, spedizionieri C. Thomas di Spandau o da essi spedite.

Pag. 69. Per la stazione di *Spandau Gbf.* cancellare il richiamo ** e la relativa nota a piedi di pagina.

Pag. 177 e seguenti. Nelle tariffe generali a G. V. e P. V. e nelle tariffe eccezionali 1 e 42 inserire, secondo l'ordine alfabetico, la stazione di « Ruhleben * » con gli stessi prezzi esposti per quella di Spandau Gbf, riportando a piedi di pagina la nota « * Vedi la nota nell'elenco delle stazioni ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 205. (R.).

Nomenclatura dei conti.

In seguito all'avvenuto riordinamento dei Servizi, viene pubblicata una nuova edizione della nomenclatura dei conti da adottarsi a partire dall'esercizio 1913-14.

Nell'avvertire che alla prefazione della Nomenclatura medesima venne aggiunto il quadro per la numerazione dei ruoli e dei mandati, si previene che per quant'altro occorra disporre in conseguenza del passaggio dalla vecchia alla nuova nomenclatura, il Servizio Ragioneria darà le necessarie istruzioni.

Ordine di Servizio N. 206. (M. V.).

Soppressione delle visite preventive ai carri destinati a ricevere spedizioni in servizio cumulativo con le ferrovie estere.

In considerazione dei miglioramenti e rinnovamenti verificatisi in questi ultimi anni nel parco carri della nostra Amministrazione e tenuto presente che attualmente tutti i carri F. S., all'infuori di quelli ascritti alla 5ª categoria, soddisfano per costruzione a tutte le condizioni prescritte per essere ammessi a circolare liberamente al di là del confine, a senso dell'unità tecnica delle strade ferrate e delle disposizioni circa la chiusura dei carri vincolati a dogana, è ormai sufficiente ad assicurare la regolarità dei trasporti per l'estero la diligenza di chi deve consegnare i veicoli pel carico, nel rilevare l'eventuale esistenza di etichette di riparazione e nel constatare che quelli che devono viaggiare vincolati a dogana soddisfino alle disposizioni circa la chiusura doganale.

Si dispone perciò che, a datare dal 5 luglio 1913, sia soppressa la visita preventiva, da parte di un verificatore, dei carri destinati al carico di trasporti per l'estero di cui al punto 45 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 e l'Ordine di Servizio N. 187-1909.

È fatto però obbligo alle stazioni di scegliere, per l'invio all'estero, i carri nelle migliori condizioni di conservazione, assicurandosi che nulla presentino di anormale che possa farli ritenere inadatti alla circolazione per lunghi percorsi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 5, 11, 26, 27, 28, 29, 34, *ai Controllori del materiale ed ai Capi squadra alle merci.*

Ordine di Servizio N. 207. (C.)

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169-1913).

Con effetto del 16 giugno 1913 la stazione di Samstagern è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 24 del servizio diretto italo-svizzero, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 24	
		a	b
Samstagern. .	Chiasso . .	2.46	2.16
	Pino . . .	2.17	1.90

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà pertanto essere aggiunta a suo posto nella pag. 182 della nuova Parte II A della tariffa diretta italo-svizzera, pubblicatasi il 1° maggio 1913.

Con l'apertura al servizio delle merci della via del Lötschberg [linea Frutigen-Brig (Brigue)] sarà da cancellarsi il prezzo speciale di L. 0,95 ora esistente nella tariffa eccezionale italiana N. 18 per trasporti di cotone greggio dagli scali di Genova a Berna ed a Zollikofen, annullando la corrispondente nota (4) esposta appiedi della pagina 181-Parte II B Fascicolo 2.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 208. (C).

Concessione speciale XII.

(Vedi Istruzione N. 59-1913 ex R. M. e Ordine di Servizio N. 127-1903 ex R. A.).

Si porta a conoscenza che dall'elenco delle Aziende private ammesse a fruire della Concessione speciale XII è da depennarsi l'azienda seguente:

« Società Ubaldo Lanari composta degli eredi di Annibale Lanari e di Massimo Lanari » di Ancona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 209. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341-1912, 21, 69 e 149-1913).

Nell'elenco delle deviazioni per i viaggi a tariffa differenziale A, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908 e nell'allegato N. 1 dell' « Istruzione pel servizio viaggiatori, bagagli e cani, devonsi introdurre le seguenti aggiunte:

PERCORSI da o viceversa	a	Via più breve	Deviazioni	Km. di maggior percorso
Bologna	Pontassieve	Faenza-Contea	Pistoia-Firenze	4
Borgo S. Lorenzo	Pontassieve	Contea	Firenze	23
S Vito al Tagliamento	Treviso	Motta di Livenza	Casarsa-Conegliano	6

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 210. (M.).

Norme ed istruzioni per l'inoltro dei trasporti di collettame a G. V. con carri ordinari ed intercomunicanti, ed Elenchi degli itinerari dei relativi carri normali e scorta.

Col giorno 10 luglio 1913 andranno in vigore le parti 1ª e 2ª delle nuove Norme per l'inoltro dei trasporti di collettame a G. V. (Edizione 1913) e dalla data stessa dovranno ritenersi abrogate le disposizioni impartite cogli Ordini di Servizio 316-1908, 348-1909, 162-1911, colla Circolare 50-1910 e coi rispettivi allegati.

La parte 1ª contiene le istruzioni generali pei trasporti di collettame a G. V. e gli elenchi degli itinerari da formarsi con carri ordinari; la parte 2ª contiene le norme speciali per l'uso dei carri intercomunicanti, gli itinerari dei carri stessi ed il loro turno di servizio.

Prossimamente verrà pubblicata una 3ª parte, che conterrà l'indicazione dei treni per l'inoltro di tutti i carri normali e scorta.

Richiamasi in modo particolare l'attenzione di tutto il personale interessato sulla nuova numerazione dei normali formati con carri intercomunicanti, e sul divieto di mettere in circolazione supplementari a questi itinerari, quanto a quelli formati con carri ordinari, che risultano dalle annotazioni praticate in calce alle pag. 55-56-57 della parte 1ª delle citate Norme.

Alla distribuzione della nuova pubblicazione verrà provveduto a mezzo delle Divisioni del Movimento, le quali dovranno accertarsi che tutto il personale interessato prenda esatta conoscenza delle nuove disposizioni e le applichi regolarmente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, *al personale delle Gestioni e dei Magazzini merci.*

Circolare N. 45. (R.).

Tassa addizionale di ricchezza mobile.

Si avverte che coll'articolo 1 della legge 28 luglio 1911 N. 842, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 agosto 1911 N. 193, è stato prorogato di 10 anni il termine per l'applicazione della tassa addizionale di ricchezza mobile stabilita dall'art. 2 della legge 12 gennaio 1909 N. 12, estendendolo così a tutto il 31 dicembre 1923.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di MIRAMARE.

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I	II	III	I	II	III	
Miramare	Faenza	8.15	5.75	3.70	11.95	8.40	5.40	Riccione
	Forlì	6.50	4.55	2.95	9.55	6.70	4.35	
	Forlimpopoli . .	5.55	3.95	2.55	8.20	5.75	3.75	
	Cesena	4.25	3.—	1.95	6.30	4.45	2.85	
	Gambettole . . .	3.40	2.40	1.55	5.05	3.55	2.30	
	Savignano di R. .	2.55	1.80	1.20	3.80	2.70	1.75	
	S. Arcangelo di R.	2.10	1.50	0.95	3.10	2.20	1.45	
	Rimini	0.75	0.50	0.35	1.15	0.75	0.50	
	Riccione	0.60	0.45	0.30	0.90	0.65	0.40	
	Cattolica S. Giov.	1.75	1.25	0.75	2.55	1.80	1.20	
	Gradaro	2.20	1.55	1.05	3.30	2.30	1.50	
	Pesaro	3.55	2.50	1.65	5.25	3.70	2.40	

Nella e l

l maggio 191

autoria, si dov

Mirama

— a

aggiungere M

Nel volu

ra le stazion

a pagina 56

Miran

Ancona F

riportando i

....

—

Rimini e I

considerar

nel pro

—

M

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 158-1913.*

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio 1° maggio 1913 (parte seconda), a pagina 15, fra Miradolo e Mirandola, si dovrà inserire:

Miramare * (3) LB /A/ 156/.

— a pagina 19, alla nota (3), dopo la parola Montalceto aggiungere *Miramare.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 56, fra Miradolo e Mirandola, inserire:

Miramare ****** (casa cantoniera) / Bologna-Ancona / Ancona / Forlì / 70 / V (6) / B (6) /.

riportando in calce la seguente annotazione:

****** Aperta nella sola stagione balneare.

— a pagina 138, nella tabella (70) *Bologna-Ancona,* fra Rimini e Riccione, inserire il nome della fermata di Miramare (da considerarsi stampato in carattere corsivo, con le distanze indicate nel prospetto « Allegato *C* ».

— a pagina 229, fra Miradolo e Mirandola, inserire:

Miramare (casa cantoniera) / 141.29.15 / 982 / 996 /.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 198-1913.

Distanze chilometriche dalla casa cantoniera di MIRAMARE alle stazioni sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna	117	S. Arcangelo di Romagna .	17
S. Lazzaro di Savena. . .	111	Rimini.	6
Mirandola Ozzano	107	Riccione	5
Varignana	101	Cattolica S. Giovanni. . .	14
Castel S. Pietro d'Emilia .	94	Gradara	18
Imola	83	Pesaro	29
Castelbolognese.	76	Fano	42
Faenza	68	Mondolfo Marotta	54
Forlì	54	Senigallia.	63
Forlimpopoli.	46	Montemarciano	75
Cesena	35	Falconara Marittima . . .	80
Gambettole	28	Palombina	83
Savignano di Romagna . .	21	Ancona	89

Circolare N. 10v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 luglio 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI^{gR}_{z} N. 18.967; 18.970.

BI^{gR}_{z} N. 29.392; 29.395.

CI^{gR}_{z} N. 41.701; 41.705; 41.709; 41.826; 41.858; 41.863; 41.876; 41.878.

ACI^{gR}_{z} N. 68.057; 68.061; 68.067; 68.090; 68.094; 68.098.

CARRI.

F N. 170.692; 173.309 a 173.311; 173.320.

L N. 471.060 a 471.062; 471.073 a 471.075; 471.431 a 471.433; 471.450 a 471.452; 471.497 a 471.499; 471.610 a 471.613; 472.029 a 472.032; 472.298; 472.410 a 472.413; 472.420; 472.480 a 472.482; 472.610 a 472.612; 472.629 a 472.631; 472.660 a 472.663; 472.678 a 472.680; 477.367 a 477.369.

P N. 653.880 a 653.882; 654.208 a 654.210; 654.280 a 654.282; 654.444 a 654.446; 654.467 a 654.470; 654.490; 654.615 a 654.617; 654.800 a 654.802; 655.023 a 655.025; 655.397 a 655.399; 655.509 a 655.511; 655.530 a 655.533; 655.597 a 655.599; 655. 727 a 655.729; 655.770 a 655.774; 665.790 a 655.793; 655.907 a 655.909; 656.100 a 656.102; 656.138 a 656.140; 656.309 a 656.311; 656.327 a 656.329.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 *e* 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N

– Ala

– Dolce

– Suzzara

– Ardona

– Ardore

Circolare N. 44

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 168 (Bollettino ufficiale N. 25-1913). A pagina 2 dell'allegato *C*, nel prospetto « Modificazioni », invece di « S. Pietro a Sieve » leggasi « S. Piero a Sieve »;
— a pag. 3, di fronte al nome delle stazioni di S. Martino in Gattara e di S. Piero a Sieve, rettificare le distanze di 107 e 103 in *1072* e *1039*.

Nell'allegato *D* le indicazioni delle colonne 2 e 3 devono essere corrette come segue:

pag. 10 — Cattolica S. Giovanni	*69*	148
» 19 — Stanghella	87.*69*	*193*
» 22 — Villamaggiore	*134.69.113.40.69*	340
» 23 — Collecchio	112.69	219
» 27 — Marcaria	89.95.69	*237*
» 29 — *Susegana* (invece di Susegnana)	92.82.69	299
» 31 — Rosolina	82.69	227 (1) *231* (2)
» » — Brondolo	»	240 (1) *243* (2)
» » — Ala	95.*69*	294
» » — Dolcè	»	*284*
» » — Suzzara	»	*197*
» » — Alfonsine	82.69	*126*
» 35 — Montaguto P.	73.69	*592*
» » — Rapone Ruvo	133.73.69	*623*
» 36 — Margherita di Savoia	73.69	*606*
» » — Ardona	»	*563*
» 39 — Ardore	140.59.*135*.204	1030
» 43 — Paternopoli	13.34.*135*.204	658
» 45 — Sella di Corno	*164*.74.165.204	357
» » — Stroncona	164.74.165.204	281
» » — Tagliacozzo	135.204	*421*
» » — Torre Orsaia	18.59.135.*204*	727
» » — Trevi	74.165.204	*227*
» » — Tufo	19.42.135.204	*626*
» » — Velletri	135.*204*	371
» 46 — Zagarolo	135.*204*	364
» 51 — Frasso Telesnio D.	42.135.204	*565*

Circolare N. 44. (Bollettino N. 26-1913). Al penultimo capoverso, invece di « Servizio scrivente » leggasi « Servizio Ragioneria ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » **8.00**

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . . » **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 28 10 LUGLIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

LEGGE *n. 673 del 22 giugno 1913 che approva il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-1914* Pag. 217

LEGGE *n. 631 dell'8 giugno 1913, recante provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata* . . » 280

LEGGE *n. 737 del 26 giugno 1913 che approva il rendiconto consuntivo della Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1905-1906* . . . . » 284

LEGGE *n. 738 del 26 giugno 1913 che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1906-1907* . . . . » 286

LEGGE *n. 739 del 26 giugno 1913, che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1907-1908* . . . . » 289

LEGGE *n. 740 del 26 giugno 1913 che abroga le disposizioni di legge riguardanti l'assestamento del bilancio di previsione* . . » 292

R. D. *n. 689 dell'8 giugno 1913 col quale viene approvata la convenzione stipulato con la Società anonima delle ferrovie salentine per la cessione dell'esercizio della ferrovia Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò* . . . . » 293

DECRETO REALE *23 febbraio 1913, n. 378 che approva il regolamento per l'esecuzione della legge 12 febbraio 1903 n. 50, relativa all'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova* » 294

Roma, luglio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Appendice N. 2 all'Ordine Generale N. 28-1912. — Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei lavori di Firenze e di Firenze Centrale. . . . . Pag. 465
Ordine di Servizio N. 211. — Apertura all'esercizio della fermata di S. Antonino di Saluggia . . . . » 466
Ordine di Servizio N. 212. — Ammissione della stazione di Pramaggiore al servizio pubblico . . . . » 467
Ordine di Servizio N. 213. — Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli Agenti ferroviari . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 214. — Tariffa locale N. 206 P. V. . . » 468
Ordine di Servizio N. 215. — Opera di previdenza a favore del personale . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 216. — Concessioni speciali IV e V. - Viaggi del personale di accompagnamento . . . . . . » 470
Ordine di Servizio N. 217. — Servizio merci italo-austro-ungarico » 472
Ordine di Servizio N. 218. — Tariffa speciale di esportazione P. V. « . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 219. — Biglietti di abbonamento speciali. » 473
Ordine di Servizio N. 220. — Modificazioni ed aggiunte all'elenco dei carri misti normali a P. V. . . . . » 474
Circolare N. 46. — Trasporti a domicilio a Bagni di Lucca. . » ivi
Circolare N. 47. — Denominazione dei riparti per l'esecuzione e manutenzione di impianti elettrici dipendenti dal Servizio Lavori . . . . » 475
Circolare N. 48. — Gratificazioni in dipendenza delle economie nelle spese di personale . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 5v — Elezioni per la nomina dei Rappresentanti del personale di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310 . . . . Pag. 69

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 177

LEGGE *n.* 673 *del* 22 *giugno* 1913 *che approva il bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1913-1914 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1913-14 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 600 mila.

Resta all'infuori del limite sopradetto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'art. 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 150 del 28 giugno 1913.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 4.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. dcreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1913-14 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di Lire 800,000.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 22 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-914.

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914.

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria

(*Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

§ 1. — Prodotti del traffico.

1. Viaggiatori		222,558,418 23
2. Viaggi dei membri del Parlamento		741,581 77
3. Bagagli e cani		9,900,000 —
4. Merci a grande velocità		31,000,000 —
5. Merci a piccola velocità accelerata		29,000,000 —
6. Merci a piccola velocità ordinaria		276,800,000 —
7. Prodotti secondari:		7,800,000 —
A) Viaggiatori	380,000	
B) Bagagli e cani	50,000	
C) Merci a grande velocità	1,285,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata	330,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	5,755,000	

8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:		700,000 —
A) Viaggiatori	253,000	
B) Bagagli e cani	11,000	
C) Merci a grande velocità	50,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata	80,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	270,000	
F) Introiti diversi	36,000	
9. Prodotti del servizio di navigazione (art. 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111):		2,500,000 —
A) Passeggeri	2,190,000	
B) Merci	240,000	
C) Bestiame	47,000	
D) Introiti diversi	23,000	
Totale § 1.		581,000,000 —

§ 2. — Introiti indiretti dell'esercizio.

10. Redditi patrimoniali		2,100,000 —
A) Pigioni di locali	510,000	
B) Affitto di terreni ed aree di deposito	280,000	
C) Vendita di prodotti del suolo	200,000	
D) Concessione di caffè, spacci diversi e affitti relativi	620,000	
E) Canoni per concessioni di binari di raccordo	240,000	
F) Canoni per pedaggi e attraversamenti	150,000	
G) Diversi	100,000	
11. Telegrammi privati		240,000 —
12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		1,000,000 —
13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria		800,000 —
14. Proventi per servizi accessori		1,700,000 —
A) Tasse per deposito bagagli	240,000	
B) Tasse per gabinetti di toilette	11,000	
C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni	180,000	
D) Introiti delle rivendite di libri e giornali	600,000	

E) Introiti lordi per noleggio di cuscini. .	355,000	
F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili	3,000	
G) Servizio di presa e consegna a domicilio	50,000	
H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi	100,000	
I) Diversi	161,000	
15. Introiti indiretti del servizio di navigazione (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . .		per memoria
16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, articolo 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte)		12,500,000 —
A) Sovratasse sui trasporti, a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, num. 101	10,300,000	
B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 82 della spesa)	248,000	
C) Ricavo della vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati	50,000	
D) Eccededenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati	1,200,000	
E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni e di accesso ai piroscafi	690,000	
F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto	8,000	
G) Diversi	4,000	
17. Introiti pei i servizi marittimi di Venezia : (Traghetto — Magazzini generali — Tiraggio — Punto franco — Manipolazione merci) — (Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto di terzi)		4,360,000 —
18. Utili di magazzino:		4,000,000 —
A) Eccedenze riscontrate nelle scorte . .	2,500,000	
B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi	1,500,000	
Totale del § 2. . .		26,700,000 —

§ 3. — Entrate eventuali.

19. Proventi eventuali		3,500,000 —
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di Cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	200,000	
B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	100,000	
C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori (cap. 60 della spesa) . .	2,200,000	
D) Differenze di cambio	700,000	
E) Diversi	300,000	
20. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . .		3,700,000 —
21. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		per memoria
Totale del § 3. . .		7,200,000 —

§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa.

22. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . .		12,300,000 —
A) Trasporti per conto dello Stato . . .	2,600,000	
B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari .	400,000	
C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi . . .	2,500,000	
D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	1,600,000	
E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini	4,790,000	
F) Spinte e controspinte di carri in dogana	50,000	
G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari	40,000	

H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara	5,000	
I) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali . .	65,000	
K) Terremoto del 28 dicembre 1908 . . .	50,000	
L) Diverse	200,000	
23. Ricuperi dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale:		7,565,000 —
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	5,000,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	600,000	
C) Prestazioni per altre ferrovie	850,000	
D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose	60,000	
E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario	65,000	
F) Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi	50,000	
G) Ricuperi diversi	940,000	
24. Ricuperi del servizio del movimento		3,600,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	200,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	2,060,000	
C) In conto indennizzi	1,092,000	
D) Diversi	248,000	
25. Ricuperi del servizio della trazione		15,500,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	50,000	
B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori	14,025,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	685,000	
D) Diversi	740,000	
26. Ricuperi del servizio veicoli		1,800,000 —
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	10,000	

B) per riscaldamento treni (capitoli 6-*B* 6-*d* della spesa)		200,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi		400,000	
D) Diversi		1,190,000	
27. Ricuperi del servizio lavori			2,300,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari		1,855,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi		280,000	
C) Diversi		165,000	
28. Ricuperi per prestazioni del servizio di navigazione			per memoria
29. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti:			2,800,000 —
A) Servizi centrali		50,000	
B) Servizio movimento		370,000	
C) Servizio trazione		290,000	
D) Servizio veicoli		10,000	
E) Servizio lavori		2,075,000	
1. Traverse	1,840,000		
2. Altri materiali	235,000		
F) Navigazione		5,000	
30. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111)			2,700,000 —
31. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)			35,000 —
32. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune . . .			1,600,000 —
33. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 87 della spesa) . . .			300,000 —
Totale del § 4 . . .			50,500,000 —

§ 5. — Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

34.	Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 49 della spesa)	per memoria
35.	Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 49 della spesa)	per memoria
36.	Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 50 della spesa)	per memoria
37.	Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 51 della spesa)	per memoria
38.	Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 52 della spesa)	per memoria
39.	Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie	per memoria
40.	Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	per memoria
	Totale del § 5	»
	Totale del titolo I . .	**665,400,000 —**

TITOLO II.

Parte straordinaria

(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429).

41.	Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale		150,000,000 —
A)	Per la rete ferroviaria	148,000,000	
B)	Per la navigazione	2,000,000	

12. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro:		14,420,000 —
A) Rimborsi e concorsi di Società concessionari, di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 71 della spesa)	per memoria	
B) Ricavo della vendita di beni immobili (cap. 71 della spesa)	per memoria	
C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 70 e 71 della spesa)	per memoria	
D) Materiali di disfacimento di galleggianti (capitolo 68 della spesa)	per memoria	
E) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti	per memoria	
F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile	14,420,000	
G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie	per memoria	
H) Diversi	per memoria	
13. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrarsi ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del Titolo II . .		164,420,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art. 17 della legge 7 luglio* 1907, *n.* 429).

14. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino	per memoria

45. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372)		per memoria
46. Forniture ai servizi (capitolo 74 della spesa):		185,600,000 —
A) per conto spese ordinarie di esercizio	95,000,000	
B) per conto spese complementari . . .	7,600,000	
C) per conto spese straordinarie	23,400,000	
D) per conto officine	42,500,000	
E) per costituzione scorte	17,100,000	
47. Ricavi per vendita e accrediti diversi (somma da reintegrare al cap. 74 della spesa)		per memoria
A) Vendite al personale ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi	per memoria	
B) Forniture in conto massa vestiario . .	per memoria	
C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (capitolo 45-*D* della spesa)	per memoria	
D) Vendite al Ministero della guerra per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Libia	per memoria	
48. Ricuperi e ritenute in conto scorte (cap. 75 della spesa)		per memoria
A) Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso	per memoria	
B) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare	per memoria	
C) Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori	per memoria	
49. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare al capitolo 71 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del § 1 . . .		185,600,000 —

§ 2. — Officine.

50. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive e dalle officine dei depositi (cap. 77 della spesa)			62,935,000 —
A) Officine locomotive		40,400,000	
1. per manutenzione e riparazione materiale rotabile (capitolo 18 della spesa)	14,400,000		
2. per lavori di manutenzione affidati all'industria privata	4,000,000		
3. per altri lavori in conto esercizio	2,000,000		
4. in conto scorte di magazzino	17,400,000		
5. in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	2,600,000		
B) Officine dei depositi		22,535,000	
1) Per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (cap. 18 della spesa)	13,000,000		
2) Per altri lavori in conto esercizio	125,000		
3) In conto scorte di magazzino	7,710,000		
4) In conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	1,700,000		
51. Materiali di scorta: materie impiegate o scaricate (capitolo 78 della spesa)			17,010,000 —
A) Servizio trazione		9,400,000	
1) Scorte fisse per le officine dei depositi	3,800,000		
2) Parco sale montate e carrelli completi	5,600,000		
B) Servizio veicoli		7,300,000	
1) Scorte fisse per le squadre di rialzo	1,500,000		
2) Parco sale montate e carrelli completi	5,800,000		
C) Navigazione		310,000	

52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine veicoli e dalle squadre di rialzo (cap. 79 della spesa)			50,352,000 —
A) Officine dei veicoli		43,567,000	
1) Per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (cap. 24 della spesa)	14,500,000		
2) Per lavori di manutenzione affidati alla industria privata	18,500,000		
3) Per altri lavori in conto esercizio	692,000		
4) In conto scorte di magazzino	7,275,000		
5) In conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . .	2,600,000		
B) Squadre di rialzo		6,785,000	
1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (cap. 24 della spesa)	6,000,000		
2. per altri lavori in conto esercizio	60,000		
3. in conto scorte di magazzino	525,000		
4. in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . .	200,000		
53. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (cap. 80 della spesa)			2,790,000 —
A) per conto dell'esercizio		50,000	
B) in conto scorte di magazzino		1,890,000	
C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere .		850,000	
Totale del § 2 . . .			133,087,000 —
Totale del titolo III . . .			318,687,000 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

54. Ritenute al personale:		11,600,000 —
A) Ordinarie (lettera *a* dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5,50%	10,235,000	
Id. 3,50%	15,000	
B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1,000,000	
C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	50,000	
D) Multe (lettera *f* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	300,000	
55. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 30-*A* e *B* della spesa)		17,580,000 —
56. Quota del 2% sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 30-*C* e *D* della spesa)		11,620,000 —
57. Sovratasse sui trasporti delle ferrovie concesse all'industria privata		3,800 —
58. Interessi:		13,000,000 —
A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	2,600,000	
B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	600,000	
C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera *i* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per memoria	

D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . per memoria

E) sulle somme versate alla Cassa Depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'art. 3 ed articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 9,800,000

59. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'Amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi . . . . 563,000 —

60. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 85 della spesa) . . . . 7,200 —

Totale del titolo IV . . . 5[illegible],321,000 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(Legge 14 luglio 1907 n. 553).

Patrimonio.

61. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 86 della spesa) . . . . 1,000,000 —

Gestione.

62. Affitto delle case	700,000 —
63. Proventi eventuali	per memoria
64. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	per memoria
Totale del titolo V . . .	4,700,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto dei terzi

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

65. Depositi a garanzia (cap. 95 della spesa): . . .		6,500,000 —
A) per richiesta di vagoni	900,000	
B) per biglietti d'abbonamento	1,000,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e e di dogana	4,600,000	
66. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 96 della spesa)		80,000,000 —
67. Incasso di assegni sulle merci (cap. 97 della spesa)		200,000,000 —
68. Eccedenza di tassazione sui trasporti		6,000,000 —
A) per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 98-*A* della spesa)	2,000,000	
B) da rimborsare in seguito a reclamo o per convenzione (cap. 98-*B* della spesa)	4,000,000	
69. Ricuperi per deficienze di tassazione o per altre differenze contabili (cap. 99 della spesa)		10,000,000 —
70. Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 100 della spesa)		1,100,000 —

71. **Prodotti dei tronchi in esercizio speciale:** . .		900,000 —
A) confine francese-Modane (cap. 101-*A* della spesa)	740,000	
B) Cerignola - Campagna - Cerignola - Città (cap. 101-*B* della spesa)	90,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 101-*C* della spesa)	70,000	
72. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 102 della spesa)		80,000,000 —
A) Trasporti in servizio cumulativo . . .	79,460,000	
B) Tasse estere in sospeso	540,000	
73 Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 103 della spesa)		76,000,000 —
74. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 104 della spesa)		20,000,000 —
A) Ministero delle finanze	500,000	
B) Ministero della guerra	7,000,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse . . .	12,500,000	
Totale del § 1. . .		480,500,000 —

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

75. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 105 della spesa) . . .		6,000,000 —
76. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 106 della spesa)		3,000,000 —
77. Ritenute per massa vestiario (cap. 107 della spesa)		2,000,000 —
78. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, num. 372) (cap. num. 108 della spesa)		400,000 —
A) 2 per cento dell'importo della cessione .	200,000	
B) Ritenute fisse	140,000	

C) **Reintegri al fondo**	45,000	
D) **Interessi**	15,000	
79. Contributo al fondo di garanzia per le cessioni di salari (articoli 6 e 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (capitolo n. 108 della spesa)		400,000 —
A) 2.50 per cento dell'importo della cessione	190,000	
B) Ritenute fisse	200,000	
C) Reintegri al fondo	5,000	
D) Interessi	5,000	
80. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 110 della spesa) .		per memoria
Totale del § 2. . .		11,800,000 —

§ 3. — **Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.**

81. Ministero dei lavori pubblici - costruzione di nuove linee (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 111 della spesa) . . .		4,550,000 —
A) Anticipazioni per studî, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni	4,450,000	
B) Ricupero delle spese per studî, dirigenza, e sorveglianza dei lavori	100,000	
82. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 112 della spesa):		600,000 —
A) Riparazione vetture cellulari	20,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	580,000	

83. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 113 della spesa):		6,000,000 —
A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe	50,000	
B) Impianti diversi	650,000	
C) Esercizio linee	100,000	
D) Forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia . .	5,200,000	
84. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 114 della spesa):		3,000,000 —
A) Riparazione vetture postali	250,000	
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali	300,000	
C) Trasporto valigie ed effetti postali . .	2,350,000	
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse	100,000	
85. Rimborsi dal consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 115 della spesa)		300,000 —
86. Accreditati ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (cap. 116 della spesa		per memoria
87. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (cap. 117 della spesa)		per memoria
A) Servizio centrale	per memoria	
B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi . . .	per memoria	
C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici	per memoria	
Totale del § 3. . .		14,450,000 —
Totale del titolo VI . . .		506,750,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

88. Tasse erariali (cap. 118 della spesa):		46,000,000 —
A) Tassa sui trasporti	37,350,000	
B) Tassa sull'assicurazione delle merci .	6,000	
C) Tassa di bollo sui trasporti	4,500,000	
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	4,144,000	
89. Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 119 della spesa)		10,000,000 —
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi e sulle competenze accessorie .	8,340,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,300,000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	200,000	
90. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 120 della spesa)		100,000 —
A) Imposta normale	100,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908 . . .	per memoria	
91. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (cap. 121 della spesa)		36,000 —
Totale del titolo VII . . .		56,136,000 —

RIASSUNTO DELL' ENTRATA

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Titolo I. - Parte ordinaria	
§ 1. - Prodotti del traffico	581,000,000 —
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio	26,700,000 —
§ 3. - Entrate entuali	7,200,000 —
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa.	50,500,000 —
§ 5. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa . .	»
Totale titolo I - Parte ordinaria . . .	665,400,000 —
Titolo II. - Parte straordinaria	164,420,000 —
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . .	829,820,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. - Magazzini ed officine.	
§ 1. - Gestione autonoma dei magazzini . . .	185,600,000 —
§ 2. - Officine	133,087,000 —
Titolo IV. - Gestione del fondo pensioni e sussidi .	54,311,000 —
Titolo V. - Gestione delle case economiche pei ferrovieri	4,700,000 —
Titolo VI. - Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. - Oerazioni attinenti ai trasporti	480,500,000 —
§ 2. - Operazioni attinenti al personale	11,800,000 —
3. - Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati . . .	14,450,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome	884,448,000 —
Titolo VII. - Partite di giro	56,136,000 —
Totale generale dell'entrata . . .	1,770,404,000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

SPESA

—

TITOLO I.

Parte ordinaria

SEZIONE I. — *Spese d'esercizio.*

(*Art.* 19, *primo capoverso e art.* 20 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§ 1. — Direzione generale

Servizi centrali: segretariato - personale - sanitario - legale - ragioneria (esclusi i servizi dell'esercizio) e Ufficio Stralcio.

1. Personale			7,800,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe		6,600,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		1,100,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		100,000	
2. Forniture, spese ed acquisti			450,000 —
A) Fornitura di magazzino		200,000	
1) Stampati e cancelleria	130,000		
2) Materie per illuminazione e riscaldamento	10,000		
3) Ricambio del materiale d'inventario	10,000		
4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi	50,000		
B) Spese dirette		250,000	
1) Illuminazione e riscaldamento	100,000		
2) Riparazione del materiale d'inventario	30,000		

Voce				
3) Spese per altri titoli diversi		120,000		
Totale del § 1. . .				8,250,000 —

§ 2. — Servizio Approvvigionamenti.

Voce				
3. Personale				6,250,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe			4,550,000	
1) Servizio centrale		1,210,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		3,340,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			980,000	
1) Servizio centrale		274,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		706,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie.			720,000	
1) Servizio centrale		35,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		685,000		
4. Forniture, spese ed acquisti				1,400,000 -
A) Forniture dei magazzini			340,000	
1) Servizio centrale		37,000		
a) Stampati e cancelleria	31,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	1,500			
c) Ricambio del materiale di inventario	600			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	3,900			
2) Magazzini, depositi ed agenzie		303,000		
a) Stampati e cancelleria	70,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	73,000			

c) Ricambio del materiale di inventario	50,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	110,000			
B) Spese dirette			1,060,000	
1) Servizio centrale		145,000		
a) illuminazione e riscaldamento . .	16,000			
b) Riparazione del materiale di inventario	3,000			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	126,000			
2) Magazzini, depositi ed agenzie		915,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	40,000			
b) Riparazione del materiale di inventario	45,000			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	830,000			
Totale del § 2 . . .				7,650,000 —

§ 3. — **Servizio movimento.**

5. Personale			95,500,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		69,750,000	
1) Servizio centrale	1,560,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	7,630,000		
3) Riparti tecnici	870,000		
4) Stazioni	47,290,000		
5) Depositi del personale viaggiante	12,400,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		19,750,000	
1) Servizio centrale	261,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .	992,000		

Voce				
3) Riparti tecnici		294,000		
4) Stazioni		8,455,000		
5) Depositi del personale viaggiante		9,748,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			6,000,000	
1) Servizio centrale		50,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		110,000		
3) Riparti tecnici		295,000		
4) Stazioni		5,175,000		
5) Depositi del personale viaggiante		370,000		
6. Forniture, spese ed acquisti				40,000,000 —
A) Forniture dei magazzini			7,500,000	
1) Servizio centrale		44,800		
a) Stampati e cancelleria	28,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	10,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	1,300			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	5,500			
2) Divisioni, sezioni e riparti		340,000		
a) Stampati e cancelleria	240,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	50,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	25,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	25,000			
3) Riparti tecnici		91,000		
a) Stampati e cancelleria	7,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	12,000			

c) Ricambio del materiale di inventario	40,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi	32,000	
4) Stazioni		4,770,000
a) Stampati e cancelleria	1,030,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali	2,150,000	
c) Ricambio del materiale di inventario	390,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi	1,200,000	
5) Depositi del personale viaggiante		126,000
a) Stampati e cancelleria	52,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	14,000	
c) Ricambio del materiale di inventario	40,000	
d) Materiale per pulizia ed usi diversi	20,000	
6) Convogli		1,828,200
a) Materie per illuminazione ad olio	385,000	
b) Materie per illuminazione a gas .	100,000	
c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori	305,000	
d) Materie per il servizio di riscaldamento compreso il ricambio delle scaldine	200,000	

e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli . .	838,200		
7. Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi		300,000	
B) Spese dirette			32,500,000
1) Servizio centrale		31,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	12,500		
b) Riparazione del materiale d'inventario	4,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	14,500		
2) Divisioni, sezioni e riparti		184,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	75,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	25,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	84,000		
3) Riparti tecnici		250,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	40,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	30,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	180,000		
4) Stazioni		22,800,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	2,706,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	500,000		
c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori	13,900,000		

d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	5,400,000		
e) Spese per altri titoli diversi . . .	300,000		
5) Depositi del personale viaggiante		220,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	25,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	30,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	165,000		
6) Convogli		2,030,000	
a) Illuminazione a gas	15,000		
b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori	1,252,000		
c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli .	260,000		
d) Riscaldamento dei treni	503,000		
7) Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni		6,700,000	
8) Compenso all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche		285,000	
7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo			1,500,000 —
Totale del § 3. . .			137,000,000 —

§ 4. — Servizio commerciale.

8. Personale			5,800,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		4,500,000	
1) Servizio centrale	640,000		

Voce				
2) Controlli prodotti		3,860,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			1,275,000	
1) Servizio centrale		140,000		
2) Controlli prodotti		1,135,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			25,000	
1) Servizio centrale		6,000		
2) Controlli prodotti		19,000		
9. Forniture, spese ed acquisti				265,000 —
A) Fornitura dei magazzini			140,000	
1. Servizio centrale		11,000		
a) Stampati e cancelleria	7,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	3,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	200			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	800			
2. Controlli prodotti		129.000		
a) Stampati e cancelleria	112,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	2,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	2,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi.	13,000			
B) Spese dirette			125,000	
1. Servizio centrale		12,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	6,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario	1,500			

c) Spese per titoli diversi. . . .	4,500		
2. Controlli prodotti		113,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	74,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	11,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	28,000		
		Totale del § 4. . .	6,065,000 —

§ 5. — Navigazione colle isole.

10. Personale			1,700,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . .		910,000	
1. Ufficio centrale	100,000		
2. Uffici esterni	100,000		
3. Personale di coperta. . . .	455,000		
4. Personale di macchina . .	255,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		110,000	
1. Ufficio centrale	25,000		
2. Uffici esterni	25,000		
3. Personale di coperta . . .	30,000		
4. Personale di macchina . .	30,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accescessorie		680,000	
1. Ufficio centrale	2,500		
2. Uffici esterni	6,500		
3. Personale di coperta . . .	180,000		
4. Personale di macchina . .	325,000		
5. Personale ausiliario . . .	166,000		
11. Forniture, spese ed acquisti			3,400,000 —
A) Forniture di magazzini		2,770,000	
1. Servizio centrale — Uffici esterni	19,000		
a) Stampati e cancelleria 17,200			

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	100			
c) Ricambio del materiale	450			
d) Materie per pulizia ed usi diversi.	1,250			
2. Piroscafi		2,751,000		
a) Combustibile . .	2,436,000			
b) Materie di consumo per scafo e camera	120,000			
c) Materie di consumo per le macchine	165,000			
d) Ricambio del materiale d'inventario	30,000			
B) Spese dirette			630,000	
1. Ufficio centrale - Uffici esterni		250,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	2,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario	1,000			
c) Diversi	247,000			
2. Piroscafi		380,000		
a) Riparazione e manutenzione, scafo e camera . . .	160,000			
b) Riparazione e manutenzione macchine	45,000			
c) Diverse	75,000			
12. Manutenzione degli approdi				10,000 —
13. Indennizzi				per memoria
14. Ancoraggio e spese portuali.				320,000 —
15. Noleggio di piroscafi (art. 5 della legge 5 aprile 1908, num. 111)				per memoria
Totale del § 5. . .				5,430,000 —

§ 6. — Servizio trazione.

16. Personale			43,000,000 —
A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe .		25,400,000	
1. Servizio centrale	770,000		
2. Divisioni, sezioni e riparti .	3,100,000		
3. Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno . .	4,050,000		
4) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	17,100,000		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.)	350,000		
6) Ventilazione delle gallerie .	30,000		
B) Stabile e in prova — Competenze accessorie		15,860,000	
1) Servizio centrale	70,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .	400,000		
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)	1,100,000		
4) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	14,075,000		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.)	200,000		
6) Ventilazione delle gallerie .	15,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		1,740,000	
1) Servizio centrale	10,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .	41,500		
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)	1,438,000		
4) Condotta locomotive macchinisti, fuochisti e funzionanti	160,000		

Voce				
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.)		88,000		
6) Ventilazione delle gallerie .		2,500		
17. Forniture, spese ed acquisti				69,830,000 —
A) Forniture dei magazzini			66,760,900	
1) Servizio centrale		29,700		
a) Stampati e cancelleria	21,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	6,500			
c) Ricambio del materiale di inventario	200			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	2,000			
2) Divisioni, sezioni e riparti .		102,000		
a) Stampati e cancelleria	83,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	5,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	3,500			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	10,500			
3) Locomozione		66,629,200		
a) Stampati e cancelleria	64,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	202,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	102,000			
d) Combustibile per la locomozione a vapore	61,000,000			

e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore	2,500,000		
f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche	930,000		
g) Materie per untura ed illuminazione esterna dei locomotori e delle automotrici elettriche	20,000		
h) Combustibile e altre materie per motori fissi dei depositi e dei rifornitori e per carrelli trasbordatori delle stazioni . .	475,000		
i) Combustibile ed altre materie per motori fissi dei ventilatori delle gallerie	110,000		
k) Materie per usi diversi	1,226,200		
B) Spese dirette			3,069,100
1) Servizio centrale		23,300	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	10,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	1,300		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	12,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		53,300	
a) Illuminazione e riscaldamento .	20,800		
b) Riparazione del materiale di inventario	9,000		

c) Spese per altri titoli diversi . . . 23,500

3) Locomozione 2,992,500

a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali . . . 310,000

b) Riparazione del materiale d'inventario 135,000

c) Riparazione al materiale d'inventario delle centrali elettriche . . . 4,500

d) Fornitura e pompatura d'acqua . 1,600,000

e) Energia elettrica fornita da terzi . per memoria

f) Prestazioni di altre ferrovie . . 100,000

g) Spese diverse per le centrali elettriche 80,000

h) Spese diverse per la ventilazione delle gallerie . . . 15,000

i) Spese per altri titoli diversi . . . 748,000

18. Manutenzione locomotive ed automotrici . . . 31,400,000 —

A) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione (capitoli 50 A e 50 B dell'entrata) 27,400,000

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore . . . 26,900,000

2. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica) 300,000

3. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici 200,000

B) Eseguita dall'industria privata . . . 4,000,000

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore . . . 3,980,000

2. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica) 10,000

3. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici 10,000

Totale del § 6 . . . 144,230,000 —

§ 7. — Servizio veicoli.

19. Personale . . . . 6,000,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . 4,100,000

1) Servizio centrale 870,000

2) Divisioni sezioni e riparti . 870,000

3) Pulizia, verifica e untura veicoli 2,360,000

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie 750,000

1) Servizio centrale 160,000

2) Divisioni, sezioni e riparti 140,000

3) Pulizia, verifica ed untura veicoli 450,000

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie 1,150,000

1) Servizio centrale 15,000

2) Divisioni, sezioni e riparti . 10,000

3) Pulizia, verifica ed untura veicoli 1,125,000

20. Forniture, spese ed acquisti . . . . 800,000 —

A) Forniture di magazzino 645,080

1) Servizio centrale 67,000

a) Stampati e cancelleria 43,000

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . 13,000

c) Ricambio del materiale di inventario 1,000

d) Materie per pulizia ed usi diversi	10,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .		28,180	
a) Stampati e cancelleria	21,700		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	1,350		
c) Ricambio del materiale di inventario	1,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	4,130		
3) Pulizia, verifica ed untura veicoli		549,900	
a) Stampati e cancelleria	9,400		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	27,000		
c) Ricambio del materiale di inventario	13,500		
d) combustibile ed altre materie per generatori di vapore pel riscaldamento dei treni (preventivo e con carri riscaldatori)	100,000		
e) Materie per untura e pulizia veicoli	356,000		
f) Materie per usi diversi	44,000		
B) Spese dirette			154,920
1) Servizio centrale		25,500	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	8,000		
b) Riparazione del materiale di inventario	5,000		

c) Spese per altri titoli diversi . . .	12,500			
2) Divisioni, sezioni e riparti .		16,600		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	7,200			
b) Riparazione del materiale d'inventario	3,550			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	5,850			
3) Pulizia, verifica ed untura veicoli		112,820		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	13,900			
b) Riparazione del materiale d'inventario	8,000			
c) Pulizia veicoli .	4,750			
d) Prestazioni di altre ferrovie . . .	74,000			
e) Diversi	12,170			
21. Manutenzione veicoli				38,000,000 —
A) Eseguita dall'amministrazione			20,500,000	
1. Carrozze		11,000,000		
2. Bagagliai		1,500,000		
3. Carri		8,000,000		
B) Eseguita dall'industria privata		17,500,000		
1. Carrozze		6,000,000		
2. Bagagliai		1,500,000		
3. Carri		10,000,000		
Totale del § 7 . . .				44,800,000 —

§ 8 — **Servizio lavori.**

22. Personale			48,400,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		30,755,000	
1) Servizio centrale	1,500,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	7,560,000		

3) Sorveglianza della linea . .		10,565,000		
4) Manutenzione della linea .		10,200,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica .		180,000		
6) Operai		750,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			5,420,000	
1) Servizio centrale		264,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .		1,136,000		
3) Sorveglianza della linea . .		1,520,000		
4) Manutenzione delle linea .		2,030,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica . .		70,000		
6) Operai		400,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			12,225,000	
1) Servizio centrale		56,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .		460,000		
3) Sorveglianza della linea . .		2,200,000		
4) Manutenzione della linea .		9,090,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica . .		119,000		
6) Operai		300,000		
23. Forniture, spese ed acquisti				3,260,000 —
A) Forniture di magazzino.			2,310,000	
1) Servizio centrale		95,000		
a) Stampati e cancelleria	60,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	15,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	5,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	15,000			
2) Divisioni, sezioni e riparti .		345,000		
a) Stampati e cancelleria	235,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	56,000			

c) Ricambio del materiale di inventario	9,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	45,000		
3) Linea		1,870,000	
a) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	800,000		
b) Ricambio del materiale di inventario	360,000		
c) Materie per pulizia ed usi diversi	710,000		
B) Spese dirette			950,000
1) Servizio centrale		65,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	19,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	15,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	31,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti .		165,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	70,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	25,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	70,000		
3) Linea		720,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	15,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	300,000		
c) Sgombro di neve	240,000		
d) Spese per titoli diversi	165,000		

24. Manutenzione della linea			20,000,000 —
A) Forniture di magazzino		13,000,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	300,000		
2) Ponti, viadotti, ecc. . . .	70,000		
3) Gallerie	2,000		
4) Fabbricati e dipendenze . .	140,000		
5) Meccanismi fissi e condotte d'acqua	500,000		
6) Massicciata	10,000		
7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento	11,900,000		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	78,000		
B) Spese dirette		7,000,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	900,000		
2) Ponti, viadotti ecc. . . .	580,000		
3) Gallerie	50,000		
4) Fabbricati, ecc.	4,100,000		
5) Meccanismi fissi, ecc. . . .	400,000		
6) Massicciata	640,000		
7) Traverse e legnami d'armamento	320,000		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	10,000		
		Totale del § 8 . . .	71,660,000 —

§ 9 — **Navigazione dello stretto di Messina.**

25. Personale		405,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .	155,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie	150,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	100,000	
26. Forniture, spese ed acquisti		465,000 —
A) Forniture dei magazzini	425,000	

1) Combustibile	300,000		
2) Materie di consumo per scafo e camera	74,500		
3) Materie di consumo per macchine	40,000		
4) Ricambio del materiale d'inventario	9,500		
5) Materie per la manutenzione degli approdi	1,000		
B) Spese dirette		40,000	
1) Riparazione e manutenzione piroscafi	33,000		
2) Manutenzione degli approdi	1,000		
3) Spese per altri titoli diversi	6,000		
Totale del § 9 . . .			870,000 —

§ 10. — Spese generali dell'Amministrazione.

27. Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)			10,000 —
28. Forniture, spese ed acquisti			980,000 —
A) Forniture di magazzino		105,000	
1. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	27,000		
2. Biglietti per viaggiatori . .	68,000		
3. Materie impiegate in campioni e prove	10,000		
B) Spese dirette		875,000	
1. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	605,000		
2. Materie impiegate in campioni e prove	12,000		
3. Biglietti per viaggiatori . .	258,000		
29. Imposte e tasse			3,220,000 —
A) Imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbricati		1,790,000	
B) Imposte e tasse diverse		28,000	

C) Imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137)	1,402,000	
30. Contributo al fondo pensioni e sussidi		29,200,000 —
A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (art. 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 della entrata)	17,525,000	
B) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 dell'entrata)	55,000	
C) Quota del 2% sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 56 dell'entrata) . . .	11,570,000	
D) Quota del 2% sul prodotto lordo della navigazione (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 56 dell'entrata)	50,000	
31. Spese per assegni e indennità diverse al personale		2,400,000 —
A) Assegni di disponibilità	3,000	
B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario . . .	505,000	
C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (articolo 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1,695,000	
D) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti	21,000	
E) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332) .	37,000	
F) Quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R. marina (art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372)	per memoria	
G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia	27,000	

H) Indennità corrisposta ad agenti stabili non soggetti a ritenuta per pensioni, esonerati dal servizio od alle rispettive famiglie		112,000	
32. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429)			400,000 —
33. Gratificazioni al personale (art. 4 della legge 13 aprile 1911, n. 310)			1,800,000 —
34. Gratificazioni al personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310)			4,000,000 —
35. Oblazioni e sussidi al personale			800,000 —
36. Spese per il terremoto 1908:			per memoria
A) Soccorsi al personale e famiglie . . .		»	
B) Sostituzione o riparazione di materiali distrutti o avariati		»	
C) Diversi		»	
37. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)			1,300,000 —
A) A totale carico dell' Amministrazione ferroviaria		400,000	
1. Forniture di magazzino . .	100,000		
2. Spese dirette	300,000		
B) In comune col fondo pensioni e sussidi		900,000	
38. Spese giudiziali e contenziose			360,000 —
39. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino			1,000,000 —
A) Forniture di magazzino . .	10,000		
B) Spese dirette	990,000		
40. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni			1,450,000 —
41. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio			500,000 —
42. Spese per la sorveglianza dei trasporti			135,000 —
43. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni			1,475,000 —
44. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine			850,000 —

45. Spese eventuali		3,470,000 —
A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	200,000	
B) Premi per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori	150,000	
C) Differenze di cambio	750,000	
D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 47-*C* dell'entrata)	1,415,000	
E) Premi di assicurazione contro gli incendi	»	
F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti	35,000	
G) Diverse	920,000	
Totale del § 10 . . .		53,350,000 —

§ 11. — **Servizi secondari.**

46. Servizi accessorî ad impresa od in economia . .		800,000 —
A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni	55,000	
B) Spese per le rivendite dei libri e giornali	360,000	
C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	260,000	
D) Spese per il servizio dei camions automobili	65,000	
E) Recapito telegrammi per espresso . .	2,000	
F) Diversi	58,000	
G) Forniture di magazzino per i servizi accessorî in economia	»	
47. Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi). .		4,300,000 —
A) Personale stabile e in prova - Stipendi e paghe	130,000	

B) Personale stabile e in prova - Competenze accessorie	47,000	
C) Personale avventizio - Paghe e competenze accessorie	240,000	
D) Forniture di magazzino	130,000	
E) Energia elettrica	115,000	
F) Manutenzione materiale e spese diverse	3,638,000	
48. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)		360,000 —
Totale del § 11 . . .		5,460,000 —
Totale sezione I . . .		484,765,000 —

Sezione II. — Spese complementari.

(*Art.* 14 *della legge* 19 *luglio* 1906, *n.* 362; *art.* 20, *primo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

49. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 34 e 35 dell'entrata)		4,800,000 —
A) Spese per lavori a contratto ed in economia	4,465,000	
B) Forniture di magazzino	110,000	
C) Trasporti	100,000	
D) Espropriazioni	30,000	
E) Spese diverse	10,000	
F) Contributo Consorzi idraulici	85,000	
50. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 36 dell'entrata)		7,900,000 —
A) Forniture di magazzino	7,600,000	
B) Trasporti	300,000	
51. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 37 e 42 dell'entrata)		14,420,000 —

52. Rinnovamento dei galleggianti (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 38 dell'entrata). . . 660,000 —

Totale della sezione II . . . 27,780,000 —

Sezione III. — Spese accessorie.

(*Art.* 20, *secondo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.

53. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento 77,435,793 81

A) del valore materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261) 23,114,575.91

B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . 2,358,308 —

C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638) 50,400,162.07

D) delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908 . . . . . . 649,867.68

E) delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione 622,310.79

F) delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) 290,569.36

54. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . . . 1,862,500 —

A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali . . . . per memoria

B) per aumenti della dotazione di magazzino	per memoria	
C) per spese patrimoniali	1,707,844 —	
D) per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	15,000 —	
E) per lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908	25,000 —	
F) per acquisto di 4000 carri e costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione	23,238 53	
G) per il capitale rimborsato dei certificati di credito 3.65 per cento	91,417 47	
55. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		644,876 19
56. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)		6,000,000 —
57. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		26,391,830 —
58. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione		per memoria
59. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361)		120,000 —
60. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-*C* dell'entrata)		1,500,000 —
61. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto		per memoria
Totale del § 1 . . .		113,955,000 —

§ 2. — **Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.**

62. Spese terremoto del 28 dicembre 1908 . . . . . 50,000 —
63. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (articolo 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333) . . . . 850,000 —
64. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137). . . . . 38,000,000 —

Totale del § 2 . . . 38,900,000 —

Totale della sezione III . . . 152,855,000 —

Totale del titolo I . . . 665,400,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art.* 21 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

65. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi . . . . 100,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia . . . 70,000
B) Forniture di magazzino 10,000
C) Trasporti 1,000
D) Studi, dirigenza e sorveglianza 5,200
E) Diverse. 13,800

66. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905 . . . per memoria
A) delle linee . . . . per memoria
B) del materiale rotabile . . . . per memoria

67. Acquisto di materiale rotabile . . . . 66,440,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc. 65,000,000

B) Studi, dirigenza e sorveglianza		1,000,000	
C) Forniture di magazzino		440,000	
68. Acquisto di galleggianti (cap. 42-*D* dell'entrata)			2,000,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.		1,800,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza . . .		100,000	
C) Forniture di magazzino		100,000	
69. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti			3,780,000 —
A) Materiale rotabile		3,700,000	
1. in servizio	3,700,000		
2. in occasione di rinnovamento	per memoria		
B) Galleggianti		80,000	
1. in servizio	80,000		
2. in occazione di rinnovamento	»		
70. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 42-*C* dell'entrata)			5,000,000 —
A) Forniture di magazzino		2,500,000	
B) Acquisti diretti e spese accessorie . .		2,500,000	
71. Lavori in conto patrimoniale (cap. 42-*A*, *B* e *C* dell'entrata)			87,000,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia. .		55,000,000	
B) Forniture di magazzino		20,000,000	
C) Espropriazioni		6,000,000	
D) Trasporti.		2,000,000	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . . .		3,000,000	
F) Diverse		1,000,000	
72. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti . .			per memoria
A) Lavori a contratto ed in economia. .		per memoria	
B) Forniture di magazzino		per memoria	
C) Espropriazioni		per memoria	
D) Trasporti		per memoria	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . . .		per memoria	
F) Diverse		per memoria	

73. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111). .	100,000 —
Totale del titolo II . . .	164,420,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

74. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 46 e 47 dell'entrata). .		185,600,000 —
A) Acquisti di scorte	125,000,000	
B) Versamenti dalle officine di materie lavorate	30,000,000	
C) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori di uso.	24,600,000	
D) Addebiti diversi per eccedenze e simili.	4,500,000	
E) Vestiario	1,500,000	
75. Pagamenti e rimborsi in conto scorte (cap. 48 del-dell'entrata)		per memoria
A) Acconti sulle forniture in corso . . .	per memoria	
B) Pagamenti in conto acquisti, da regolare	per memoria	
C) Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia	per memoria	
76. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del § I . . .		185,600,000 —

§ 2. — **Officine.**

Voce			
77. Spese per lavori delle officine locomotive e delle officine dei depositi (cap. 50 dell'entrata) . . .			62,935,000 —
A) Officine locomotive		40,400,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile . . .		2,270,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	2,000,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	255,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	15,000		
2. Personale pagato a quindicina		7,840,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	4,500,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	2,560,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	780,000		
3. Forniture di magazzino		24,000,000	
4. Pagamenti per lavori affidati all'industria privata		5,000,000	
5. Spese diverse		1.290,000	
B) Officine dei depositi		22,535,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile . .		900,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	635,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	200,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	65,000		
2. Personale pagato a quindicina		5,945,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	3,470,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	1,685,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	790,000		
3. Forniture di magazzino		15,000,000	
4. Diversi		690,000	

78. Materiali di scorta; materie ricevute (capitolo 46-*E* e 51 dell'entrata)			17,010,000 —
A) Servizio trazione		9,400,000	
1. Scorte fisse per le officine dei depositi	3,800,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi	5,600,000		
B) Servizio veicoli		7,300,000	
1. Scorte fisse per le squadre di rialzo	1,500,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi	5,800,000		
C) Navigazione		310,000	
79. Spese per lavori delle officine veicoli e delle squadre di rialzo (cap. 52 dell'entrata)			50,352,000 —
A) Officine veicoli		43,567,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile . .		1,017,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	865,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	141,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	11,000		
2. Personale pagato a quindicina		8,550,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	4,930,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	2,870,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	750,000		
3. Forniture di magazzino		12,000,000	
4. Pagamenti per lavori affidati all'industria privata		20,000,000	
5. Diversi		2,000,000	
B) Squadre di rialzo		6,785,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile . . .		540,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	390,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	100,000		

c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	50,000		
2. **Personale pagato a quindicina**		2,585,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	1,660,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie	800,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	125,000		
3. Forniture di magazzino		3,500,000	
4. Diverse		160,000	
80. Spese per lavori delle officine del mantenimento (cap. 53 dell'entrata)			2,790,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile . .		530,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe	265,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	165,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	100,000		
B) Personale pagato a quincidina		160,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe	105,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	35,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	20,000		
C) Forniture di magazzino		2,000,000	
D) Spese diverse		100,000	
		Totale del § 2 . . .	133,087,000 —
		Totale del titolo III . . .	318,687,000 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(*Legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418).

81. Pensioni	27,000,000 —
82. Sussidi	100,000 —
83. Concorso nelle spese del servizio sanitario (capitolo 16-*B* dell'entrata)	320,000 —
84. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dello avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	26,883,800 —
85. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 60 dell'entrata)	7,200 —
Totale del titolo IV . . .	54,311,000 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(*Legge* 14 *luglio* 1907, *n.* 553).

Patrimonio.

86. Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 61 dell'entrata). . . .	4,000,000 —

Gestione.

87. Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 33 dell'entrata)	300,000 —
88. Manutenzione ordinaria	2,000 —
89. Imposte e sovrimposte	per memoria
90. Spese di amministrazione e custodia	10,000 —
91. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile .	20,000 —
92. Manutenzione straordinaria	per memoria
93. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	2,000 —
94. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	366,000 —

A) per temporanee esenzioni di imposte e sovraimposte	per memoria	
B) eccedenze attive dei bilanci	366,000 —	
Totale del titolo V . . .		4,700,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

---

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

95. Restituzione di depositi a garanzia (cap. 65 dell'entrata)		6,500,000 —
A) per richiesta di vagoni	900,000	
B) per biglietti d'abbonamento	1,000,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	4,600,000	

Capitolo		
96. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 66 dell'entrata)		80,000,000 —
97. Pagamento di assegni sulle merci (cap. 67 dell'entrata)		200,000,000 —
98. Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti		6,000,000 —
A) per errori rilevati nella revisione (capitolo 68-*A* dell'entrata)	2,000,000	
B) in seguito a reclami e per convenzione (cap. 68-*B* dell'entrata) . . .	4,000,000	
99. Reintegro delle deficienze di tassazione e di altre differenze contabili (cap. 69 dell'entrata) . . .		10,000,000 —
100. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 70 dell'entrata)		1,100,000 —
101. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale		900,000 —
A) Confine francese-Modane (cap. 71-*A* dell'entrata)	740,000	
B) Cerignola Campagna-Cerignola città (cap. 71-*B* dell'entrata)	90,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 71-*C* dell'entrata)	70,000	
102. Erogazione delle somme introitate per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 72 dell'entrata)		80,000,000 —
A) Per trasporti in servizio cumulativo .	79,460,000	
B) Per tasse estere in sospeso	540,000	
103. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (cap. 73 dell'entrata)		76,000,000 —
104. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 74 dell'entrata)		20,000,000 —
A) Ministero delle finanze	500,000	
B) Ministero della guerra	7,000,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse . . .	12,500,000	
Totale del § 1 . . .		480,500,000 —

§ 2. — **Operazioni attinenti al personale.**

105. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle compentenze del personale (cap. 75 dell'entrata)		6,000,000 —
106. Anticipazioni e addebiti (cap. 76 dell'entrata) . .		3,000,000 —
107. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 77 dell'entrata) . .		2,000,000 —
108. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (art. 11 della legge 30 giugno 1909, n. 372) (cap. 78 d'entrata)		400,000 —
A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo	300,000	
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo	5,000	
C) Contributi alle spese d'Amministrazione	25,000	
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti	70,000	
109. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (cap. 79 d'entrata)		400,000 —
A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo	100,000	
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo	1,000	
C) Contributo alle spese d'Amministrazione	25,000	
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti	274,000	
110. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (art. 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, numero 280) (cap. 80 dell'entrata)		per memoria
Totale del § 2. . .		11,800,000 —

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.

111. Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 81 dell'entrata)		4,550,000 —
A) Personale	3,150,000	
B) Stampati e cancelleria	45,000	
C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario	10,000	
D) Pigione e manutenzione di locali . . .	100,000	
E) Illuminazione e riscaldamento	20,000	
F) Spese di campagna e diverse	225,000	
G) Quota spese del Servizio Centrale XII .	820,000	
H) Quota spese generali dell'Amminitsrazione	180,000	
112. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (capitolo 82 dell'entrata)		600,000 —
A) Riparazioni vetture cellulari	20,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	580,000	
113. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 83 dell'entrata		6,000,000 —
A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe	50,000	
B) Impianti diversi	650,000	
C) Esercizio linee	100,000	
D) Forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia . . .	5,200,000	
114. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 84 dell'entrata) . . .		3,000,000 —
A) Riparazione vetture postali	250,000	
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali	300,000	
C) Trasporto valigie ed effetti postali . .	2,350,000	
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse	100,000	

115. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 85 dell'entrata) . . . . 300,000 —

116. Addebiti ad amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (cap. 86 dell'entrata) . . . . per memoria

117. Servizio delle costruzioni (cap. 87 dell'entrata) . . per memoria

A) Servizio centrale . . . . per memoria

1. Personale . . . . per memoria
2. Stampati e cancelleria . . per memoria
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario . . . . per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali . . . . per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento . . . . per memoria
6. Spese diverse . . . . . per memoria

B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi . . . per memoria

1. Personale . . . . per memoria
2. Stampati e cancelleria . . per memoria
3. Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti di inventario . . . . per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali . . . . per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento . . . . per memoria
6. Spese diverse . . . . . . per memoria
7. Quota spese del servizio XII. per memoria

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici . . . . . per memoria

1. Movimento di materie . . . per memoria
2. Opere d'arte e manufatti . per memoria
3. Fabbricati . . . . per memoria
4. Inghiaiamento . . . . per memoria
5. Espropriazioni . . . . . . per memoria
6. Nolo materiale rotabile . . per memoria
7. Trasporti . . . . per memoria

8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi . . . . . . per memoria
9. Forniture di traverse e legnami d'armamento . . . per memoria
10. Impianto del telegrafo . . per memoria
11. Chiusura della strada e delle stazioni . . . . . . per memoria
12. Mano d'opera . . . . . . per memoria
13. Diverse . . . . per memoria

Totale del § 3. . .	14,450,000 —
Totale del titolo VI. . .	506,750,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

118. Versamento delle tasse erariali (cap. 88 dell'entrata)		46,000,000 —
A) Tassa sui trasporti	37,350,000	
B) Tassa sull'assicurazione delle merci .	6,000	
C) Tassa di bollo	4,500,000	
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	4,144,000	
119. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 88 dell'entrata)		10,000,000 —
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi e sulle competenze accessorie	8,340,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,300,000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 1908	200,000	

120. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 90 dell'entrata)		100,000 —
A) Imposta normale	100,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908 . .	per memoria	
121. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane (capitolo 91 dell'entrata		36,000 —
		56,136,000 —

RIASSUNTO DELLA SPESA

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria	
Sezione I. Spese d'esercizio	
§ 1. — Direzione generale - Servizi centrali e Ufficio stralcio (esclusi i servizi dell'esercizio)	8,250,000 —
§ 2. — Approvvigionamenti	7,650,000 —
§ 3. — Servizio del movimento	137,000,000 —
§ 4. — Servizio commerciale	6,065,000 —
§ 5. — Navigazione colle isole	5,430,000 —
§ 6. — Servizio della trazione	144,230,000 —
§ 7. — Servizio veicoli	44,800,000 —
§ 8. — Servizio lavori	71,660,000 —
§ 9. — Navigazione dello stretto di Messina	870,000 —
§ 10. — Spese generali dell'Amministrazione	53,350,000 —
§ 11. — Servizi secondari	5,460,000 —
Totale sezione I . . .	484,765,000 —
Sezione II. — Spese complementari	27,780,000 —
Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	113,055,000 —

§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	38,900,000 —
Totale del titolo I — Parte ordinaria	665,400,000 —
Titolo II. — Parte straordinaria	164,420,000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie .	829,820,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — Magazzini ed officine:	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	185,600,000 —
§ 2. — Officine	133,087,000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi . .	54,311,000 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	4,700,000 —
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti	480,500,000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale	11,800,000 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati . . .	14,450,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome . .	884,448,000 —
Titolo VII. — Partite di giro	56,136,000 —
Totale generale della spesa . . .	1,770,404,000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

LEGGE *n.* 631 *dell'8 giugno* 1913, *recante provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato nelle concessioni di ferrovie all'industria privata è stabilito uno speciale limite di impegno che dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1914-1915 viene fissato il L. 7.000.000;

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a cedere all'industria privata l'esercizio delle linee di Stato, Foggia-Manfredonia e Foggia-Lucera.

Art. 3

Il Governo del Re è autorizzato a concedere sussidi alle provincie, comuni ed enti morali che intendano costruire raccordi tra la stazione ferroviaria e lo scalo marittimo lacuale o fluviale in base a progetti tècnico-finanziari da approvarsi dal ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrove dello Stato.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 153 del 2 luglio 1913.

Detti sussidi, da proporzionarsi al progetto tecnico-finanziario di cui sopra, non potranno superare il 50 per cento dell'importo complessivo della spesa e saranno corrisposti in annualità da determinarsi nel decreto di concessione secondo le norme che saranno stabilite dal regolamento.

Per la manutenzione e l'esercizio di tali binari potranno essere presi accordi fra gli enti concessionari e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, che potrà assumere l'esercizio stesso in base ad appositi capitolati d'oneri.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili anche alle opere che alla pubblicazione della presente legge risultino iniziate, ed i cui progetti siano riconosciuti regolari.

L'ammontare camplessivo dei sussidi che verranno concessi non potrà eccedere in ogni esercizio la somma di 300.000 lire. Agli stanziamenti relativi sarà provveduto entro i limiti fissati per la spesa straordinaria del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 4.

Per impiantare ed esercitare con natanti a trazione meccanica servizi pubblici di navigazione lacuale, ad itinerario fisso, permanentemente o in determinati periodi dell'anno, è necessaria la concessione con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Quando risulti indispensabile per assicurare l'impianto ed esercizio nonchè la continuazione o miglioramento di servizi pubblici di cui al precedente comma, si può accordare con Real decreto, sentiti gli stessi corpi consultivi:

a) il diritto di esclusività in via temporanea, ed in ogni caso per un termine non superiore a 15 anni;

b) un sussidio dello Stato sino a lire una per autoscafo-chilometro per un termine non maggiore di anni 15.

Il Reale decreto di concessione sarà proposto, previo accordo col ministro del tesoro, quando si faccia luogo ad un sussidio dello Stato.

Nella parte ordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici, verrà stanziata di anno in anno in aumento della

dotazione del capitolo relativo alle sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale, la spesa occorrente a far fronte ai detti sussidi, rimanendo a tale scopo autorizzata, per l'esercizio 1913-914, la maggiore spesa di L. 150 mila.

Art. 5.

Sulle ferrovie da concedere all'industria privata le tariffe non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, tranne nei casi di ferrovie a sistema speciale, diverso da quello ad aderenza, oppure nel caso di ferrovie che attraversando regioni montuose o richiedendo notevoli spese di esercizio, non potrebbero essere in altro modo eseguite.

Tale applicazione può essere consentita anche per le ferrovie con o senza sovvenzione governativa, aventi carattere turistico, per le quali non si presentino gli estremi del precedente comma, purchè gli abitanti dei luoghi serviti godano di tariffe non superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato.

Le ferrovie metropolitane sono equiparate, nei riguardi tutti dell'esercizio, alle tramvie extraurbane a trazione meccanica.

Sono soppressi l'art. 123 ed il secondo periodo dell'ultimo comma dell'art. 138 del testo unico di legge approvato con R. Decreto 9 maggio 1912, n. 1447, nonchè le parole: « e ai trasporti sulle ferrovie in esercizio economico », di cui al secondo comma dell'art. 15 della legge 14 luglio 1912, n. 435.

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare il testo unico approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447, con le disposizioni degli rticoli 2, 4, 8, 360, 361, 378 e 379 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, degli articoli 1, 2, 3 della legge 27 giugno 1912, n. 638, e delle leggi 30 giugno 1912, n. 739, 14 luglio 1912, n. 835, e 29 dicembre 1912, n. 1365, nonchè della presente legge.

Art. 7.

Per le linee di navigazione lacuale in servizio pubblico sarà provveduto entro un anno dalla data di promulgazione della presente legge alla regolarizzazione dei rispettivi atti di concessione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 8 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO - SACCHI - NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n.* 737 *del* 26 *giugno* 1913 *che approva il rendiconto consultivo della Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1905-1906 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato accertate nell'esercizio 1905-1906 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in . . . . L. 662,505,842.37
delle quali furono riscosse . . . . » 545,277,554.05

e rimasero da riscuotere . . . . L. 117,228,288.32

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1905-906 per la competenza propria dell'esercizio stesso,
sono stabilite in . . . . L. 662,505,842.37
delle quali furono pagate . . . . » 532,916,888.39

e rimasero da pagare . . . . L. 129,588,953.98

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 155 del 4 luglio 1913.

Ordiniamo che la presente munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 26 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n.* 738 *del* 26 *giugno* 1913 *che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1906-1907 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, accertate nell'esercizio finanziario 1906-1907 per la competenza propria dell'esercizio finanziario medesimo sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici in . . L. 796,450,702.59
delle quali furono riscosse . . . . » 716,303,027.32

e rimasero da riscuotere . . . . L. 80,147,675.27

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1906-907, per la competenza propria dell'esercizio stesso,
sono stabilite in . . . . L. 796,450,702.59
delle quali furono pagate . . . . » 744,985,382.70

e rimasero da pagare . . . . L. 51,465,319.89

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 4 luglio 1913.

Art. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1905-906 restano determinate in . . . . L. 117,228,288.42
delle quali furono riscosse . . . . » 115,898,447.42

e rimasero da riscuotere . . . . L. 1,329,841.—

Art. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1905-1906 restano determinate in . . . . L. 129,588,953.98
delle quali furono pagate . . . . » 121,991,291.98

e rimasero da pagare . . . . L. 7,597,662.—

Art. 5

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1906-907 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1906-907 (art. 1) . . . . L. 80.147,675.27
Somme rimaste da riscuotere sui residui dell'esercizio precedente (articolo 3) . . . . . » 1,329,841.—

Resti attivi al 30 giugno 1907 . . . . . . L. 81,477,516.27

Art. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1906-907 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell' esercizio finanziario 1906-1907 (art. 2) . . . . L. 51.465,319.89

Somme rimaste da pagare sui residui dell'esercizio precedente (articolo 4) . . . . . » 7.597.662.—

Resti passivi al 30 giugno 1907 . . . . . L. 59.062,981.89

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 26 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n.* 739 *del* 26 *giugno* 1913, *che approva il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1907-1908 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato accertate nell'esercizio finanziario 1907-908 per la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione medesima allegato a quello del Ministero

dei lavori pubblici, in	L.	1,007,304,931.97
delle quali furono riscosse	»	951,535,571.21
e rimasero a riscuotere	L.	55,769,360.76

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta accertate nell'esercizio finanziario 1907-908 per la competenza propria dell'esercizio stesso, ivi compreso nella somma di L. 43,358,814.66 il prodotto netto da versarsi al tesoro, sono

stabilite in	L.	1,007,304,931.97
delle quali furono pagate	»	947,173,443.27
e rimasero da pagare	L.	60,131,488.70

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 4 luglio 1913.

Art. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1906-907 restano determinate in . . . . L. 81,477,516.27
delle quali furono riscosse . . . . » 76,688,730.01

e rimasero a riscuotere . . . . L. 4,788,786.26

Art. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1906-1907 restano determinate in . . . . . . L. 59,062,981.89
delle quali furono pagate . . . . » 49,294,339.17

e rimasero da pagare . . . . L. 9,768,642.72

Art. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1907-1908 sono stabiliti nelle seguenti somme.

Somme rimaste a riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1907-908 (articolo 1) . . . . L. 55,769,360.76

Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 3) . . . . » 4,788,786.26

Residui attivi al 30 giugno 1908 . . L. 60,558,147.02

Art. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1907-908 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1907-908 (art. 2)	L.	60,131,488.70
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 4)	»	9,768,642.72
Residui passivi al 30 giugno 1908 . .	L.	69,900,131.42

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 26 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n. 740 del 26 giugno 1913 che abroga le disposizioni di legge riguardanti l'assestamento del bilancio di previsione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico

Sono abrogate le disposizioni che riguardano l'assestamento del bilancio di previsione contenute nelle leggi sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato e nelle altre leggi concernenti le Amministrazioni per le quali è fatto obbligo di provvedere l'assestamento dei relativi bilanci.

Le modificazioni da recare alle preindicate leggi saranno approvate per decreto Reale da convertirsi in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 26 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE III

TEDESCO.

Visto: *Il Guardasigilli* FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 4 luglio 1913.

R. D. *n.* 689 *dell'8 giugno 1913 col quale viene approvata la convenzione stipulata con la Società anonima delle ferrovie salentine per la cessione dell'esercizio della ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione Novoli-Nardò* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 27 giugno 1912, n. 638, concernente riscatti, assunzione e cessioni di esercizio di ferrovie;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 28 aprile 1913 fra i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro, in rappresentanza dello Stato, e i legali rappresentanti della Società anonima delle ferrovie salentine, con sede in Genova, per la cessione dell'esercizio della ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione Novoli-Nardò.

Art. 2.

È autorizzata l'amministrazione delle ferrovie dello Stato a cedere all'anzidetta Società l'esercizio della ferrovia Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò, ai sensi dell'art. 19 della citata legge 27 giugno 1912, n. 638.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 4 luglio 1913.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO - SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

DECRETO REALE 23 *febbraio* **1913,** *n.* **378,** *che approva il regolamento per l'esecuzione della legge* **12** *febbraio* **1903,** *n.* **50,** *relativa all'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 25 giugno 1903, n. 261, che approvò il regolamento per l'applicazione della legge 12 febbraio 1903, n. 50, relativa alla istituzione di un Consorzio utonomo per la esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Uditi i pareri del Consiglio superiore della marina mercantile, del Consiglio dell'industria e del commercio, del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato pei Lavori pubblici e del Nostro Ministro, Segretario di Stato per la Marina, di concerto coi Nostri Ministri, Segretari di Stato per la Agricoltura, Industria e Commercio e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai Ministri Segretari di Stato proponenti, per la esecuzione della legge 12 febbraio 1903, n. 50, relativa alla istituzione di un Consorzio autonomo per la esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 132, del 7 giugno 1913.

È abrogato il regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261, per la esecuzione della legge medesima.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 febbraio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI
SACCHI
LEONARDI-CATTOLICA
NITTI
TEDESCO.

REGOLAMENTO

per l'esecuzione della legge 12 febbraio 1913, n. 50

Capo I.

Art. 1.

Il Consorzio istituito dalla legge 12 febbraio 1903, n. 50, per provvedere, con gli speciali fondi attribuitigli, alla esecuzione delle opere, alla gestione ed al coordinamento dei servizi nel porto di Genova, ha un'amministrazione autonomà, ed ha sede in Genova, dove si tengono le adunanze dell'assemblea generale dei rappresentanti e delegati nel Consorzio, nonchè del Comitato esecutivo, e dove funzionano gli uffici consorziali.

Art. 2.

Il termine di 60 anni, stabilito per la durata del Consorzio dall'art. 1 della legge, decorrerà dal 1° luglio 1903.

Art. 3.

Per quanto concerne la gestione economica e finanziaria, il Consorzio:

a) forma e delibera il bilancio dell'entrata e della spesa;

b) provvede all'amministrazione dei fondi e dei proventi assegnatigli;

c) provvede alle spese di qualunque natura necessarie pel disimpegno delle sue attribuzioni.

Art. 4.

Per quanto concerne la esecuzione delle opere, le principali attribuzioni del Consorzio si riferiscono:

a) alla costruzione delle opere portuali comprese nel piano regolatore di massima, di cui nell'art. 21 della legge, nonchè delle altre

opere straordinarie che saranno regolarmente approvate secondo le disposizioni del presente regolamento;

b) alla costruzione di magazzini e all'impianto di meccanismi per carico e scarico di merci, qualora non creda provvedervi per mezzo dell'industria privata;

c) alla manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere portuali esistenti e di quelle di nuova costruzione, nonchè alla riparazione dei danni di qualsiasi genere;

d) alla escavazione ordinaria e straordinaria dei fondali;

e) all'illuminazione delle calate, nonchè al servizio dei fari e fanali di esclusivo interesse del porto;

f) all'esecuzione di nuovi impianti ferroviari di qualunque natura nell'ambito del porto, di nuove linee di allacciamento di essi con le stazioni limitrofe, nonchè di nuovi parchi ferroviari collegati direttamente con gl'impianti del porto e destinati al servizio dei medesimi;

g) alla costruzione di edifici, magazzini, piani caricatori, allo impianto di meccanismi, mezzi di segnalamento e di comunicazione fra il porto, le stazioni e parchi suddetti;

h) al completamento ed al miglioramento delle opere e degli impianti di cui nei precedenti paragrafi *f*), *g*);

i) a tutti gli altri lavori di carattere generale che siano riconosciuti necessari pel buon andamento dei servizi del porto.

Art. 5.

Per quanto concerne i servizi, il Consorzio:

a) provvede ai servizi marittimi indicati nei capi I, II, IV, VI del titolo 3°, parte prima, del Codice per la marina mercantile;

b) determina in ogni sua parte l'orario di lavoro nel porto, escluso quanto strettamente interessa l'esercizio ferroviario;

c) cura il servizio, anche con esercizio diretto, degli apparecchi di carico e scarico, delle aree, dei magazzini di deposito delle merci e la custodia relativa;

d) promuove, nelle forme legali, e con tutti i mezzi che potranno rientrare nella sua competenza, il coordinamento ed il miglioramento degli altri servizi svolgentisi nel porto, e provvede a regolare e disciplinare in simile maniera ogni genere di prestazione dell'opera personale fatta dagl'individui addetti ai lavori ed ai servizi del porto, esclusa però ogni ingerenza per quanto riguarda la mano d'opera impiegata nelle officine e negli altri stabilimenti industriali esistenti nelle zone portuali;

e) stabilisce le tariffe sulle quali ha facoltà di deliberare a termini di legge e del presente regolamento;

f) prende accordi con le amministrazioni interessate per determinare la zona doganale e daziaria intorno al porto, e per regolarne la sorveglianza;

g) prescrive le norme per la ripartizione dei carri ferroviari disponibili fra le ditte speditrici, in relazione all'importanza ed alla natura dei vari traffici;

h) promuove i provvedimenti atti a sviluppare i traffici esistenti o ad attivarne di nuovi, ed a tale scopo può anche prestare la propria cooperazione principalmente per facilitare i trasporti terrestri e marittimi mediante speciali mezzi, ed a condizioni da concordarsi con le Amministrazioni interessate;

i) prende ogni altra disposizione che riguardi la polizia del porto;

k) provvede a tutto ciò che non è indicato nei precedenti paragrafi, e che possa servire ai fini della sua istituzione.

Capo II.

Art. 6.

L'assemblea generale si compone:

a) di tutti i rappresentanti degli enti che costituiscono il Consorzio, giusta le norme fissate dall'art. 3 della legge, tenuto conto delle modificazioni risultanti dalla legge 28 giugno 1906, n. 291;

b) dei due delegati delle Camere di commercio e dei due delegati degli operai, indicati nell'art. 4 della legge.

Art. 7

I nomi dei rappresentanti che sono membri di diritto dell'assemblea generale, soon notificati al presidente del Consorzio dal prefetto di Genova.

I membri di diritto non hanno facoltà di delegare altri in loro sostituzione. Però, quando sia vacante la carica di uno dei detti rappresentanti, o nei casi di assoluto impedimento, il membro di diritto è sostituito da chi è legittimamente chiamato a farne le veci, purchè non trattisi di funzionari che sono alla dipendenza del Consorzio.

Art. 8.

Il presidente del Consorzio promuove la nomina dei membri a scelta e di quelli elettivi, che debbono rappresentare gli enti e le classi dalla legge stabiliti

I detti enti e classi, nel notificare i nomi dei membri al presidente del Consorzio, uniranno i titoli giustificativi delle rispettive nomine.

Art. 9.

La rinnovazione ordinaria delle scelte e delle elezioni, che ai termini di legge deve farsi dopo ogni triennio, sarà notificata al presidente del Consorzio almeno un mese prima della scadenza del triennio.

Nei casi di cessazione straordinaria di un membro a scelta od elettivo dall'ufficio di rappresentante o delegato nel Consorzio, per rinuncia, incompatibilità, o incapacità, o per qualsivoglia altra causa, l'ente o la classe che lo nominò provvederà a sostituirlo entro due mesi, nei modi prescritti dalla legge e dal presente regolamento.

Chi surroga membri anzi tempo scaduti, rimane in carica sol quanto avrebbe durato il suo predecessore.

Art. 10.

Le delegazioni fatte dal sindaco di Genova per essere sostituito nell'assemblea e nel Comitato, saranno notificate per iscritto al presidente del Consorzio.

Art. 11.

Il capitano marittimo, da nominarsi rappresentante nel Consorzio a' termini dell'art. 3, n 4, della legge, dovrà essere scelto fra coloro che abbian comandato, almeno per cinque anni, bastimenti a vela ed a vapore in viaggi a lungo corso e non siano armatori in proprio o rappresentanti legittimi di armatori.

Art. 12.

Le camere di commercio di Torino e di Milano procedono alla nomina dei rispettivi delegati con deliberazioni prese a' termini del capo IV della legge 20 marzo 1910, n. 121.

Art. 13.

L'assemblea, in cui la corporazione dei caravana del porto franco procederà alla nomina del suo rappresentante nel Consorzio, sarà convocata dal console degli stessi caravana.

Art. 14.

La lista degli operai e capi operai che, a' termini dell'art 4, ultimo capoverso, della legge, dovranno eleggere il loro delegato, sarà compilata per cura della Giunta comunale di Genova e comprenderà tutti gli operai e capi-operai, qualunque sia il luogo di domicilio e di residenza, che almeno da sei mesi sono addetti ai lavori od ai servizi del porto di Genova, e si trovano nelle condizioni richieste dalla legge 15 giugno 1893, n. 295, per essere elettori di probiviri.

Non saranno compresi nella lista gli operai e capi-operai addetti ai lavori, di cui nell'art. 1, nn. 2 e 3, della legge, e quella parte del personale addetto all'esercizio ferroviario che dipende direttamente dall'Amministrazione delle ferrovie.

La compilazione, la pubblicazione, la revisione della lista e le esclusioni dalla medesima, saranno fatte con le norme segnate dalla citata legge 15 giugno 1893, e dal relativo regolamento.

Art. 15.

La convocazione dei comizi elettorali per l'elezione dell'operaio, di cui nel precedente art 14, sarà fatta in giorno di domenica.

La Giunta comunale stabilirà le norme particolari per la formazione delle sezioni elettorali, per i luoghi di riunione e per ogni altra modalità che non sia disciplinata dalla legge sui probiviri e dal relativo regolamento.

Art. 16.

L'assemblea generale verifica la legittimità dei titoli dei membri ammessi a farne parte

Art. 17.

La qualità di rappresentante delle Provincie, dei Comuni, della Camera di commercio di Genova e quella di delegato delle Camere di

commercio di Torino e di Milano, della corporazione dei caravana e degli operai addetti ai lavori e servizi del porto, è incompatibile con quella di:

a) stipendiato o salariato direttamente dal Consorzio;

b) attore o convenuto in giudizio, ordinario od arbitramentale, in cui sia impegnato il Consorzio;

c) arbitro o perito in giudizio, in cui sia impegnato il Consorzio;

d) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese o servizi nell'interesse del Consorzio.

La qualità di presidente, rappresentante o delegato nel Consorzio è incompatibile con quella di chi si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 22 della legge comunale e provinciale, lettere *c*), *d*), *e*), *f*), *g*) e *h*).

L'incompatibilità porta la immediata decadenza dalla carica consorziale.

Art. 18.

L'assemblea generale si aduna:

a) in via ordinaria, nella prima quindicina di aprile e nella seconda quindicina di ogni anno;

b) in via straordinaria, ogni qualvolta sia convocata dal presidente o per sua iniziativa o per deliberazione del Comitato o per richiesta dei revisori dei conti, ai termini del seguente art 43, o per domanda scritta di almeno dieci membri.

L'avviso di convocazione si trasmetterà agl'interessati nel modo e nei termini che saranno fissati dal regolamento dell'assemblea.

Sarà stabilito un termine speciale per la convocazione straordinaria prevista dal seguente art. 43.

Art. 19.

Nell'ordine del giorno saranno compresi gli oggetti, o fissati dal presidente, o deliberati dal Comitato esecutivo, o proposti da almeno 5 membri dell'assemblea

L'assemblea generale potrà deliberare che agli oggetti inscritti nell'ordine del giorno, sui quali fu chiamata a discutere, ne siano aggiunti altri, che però non potranno essere trattati prima del giorno successivo alla deliberazione.

Art. 20.

L'assemblea generale elegge, in via normale, nella sessione di primavera, ed in via straordinaria ogni volta che sia reso vacante l'ufficio:

a) il membro del Comitato esecutivo, da scegliere, ai termini dell'art. 7 della legge, fra i rappresentanti delle Provincie;

b) i revisori dei conti di cui nell'art. 26 della legge.

Le norme per la durata in carica e la rinnovazione del detto membro del Comitato e dei revisori dei conti saranno stabilite dal regolamento dell'assemblea

Art. 21.

L'assemblea generale delibera:

a) sullo stato di previsione, sul conto consuntivo, sul rendiconto della gestione consorziale presentati dal Comitato esecutivo;

b) sulla costituzione del fondo di riserva patrimoniale prescritto dall'art. 30 della legge, sulla sua destinazione, sui prelevamenti di somme dal medesimo e sul suo impiego fruttifero, giusta le norme del seguente art. 62;

c) sui progetti di prestiti ed altre operazioni finanziarie, ai termini dell'art 9 della legge;

d) sul trasporto di somme da un capitolo all'altro del bilancio;

e) sulle spese che vincolano il bilancio oltre cinque anni, fatta eccezione per le spese ordinarie di carattere continuativo;

f) sull'ordinamento fondamentale dei servizi di cassa, ai termini dell'art. 22 della legge;

g) sui regolamenti indicati nei seguenti articoli 119 e 123;

h) sulle tariffe e sulle tasse speciali portuali sulle merci, eccettuata la riduzione o soppressione delle tasse sulle merci in transito dall'estero per l'estero;

i) sulle nuove concessioni di aree per impianto di magazzini generali, e sulle nuove concessioni per impianto od esercizio di « docks » o di meccanismi;

k) sulle medesime concessioni già esistenti, ai fini indicati nell'art. 15 della legge;

l) sulla eventuale assunzione diretta di taluni servizi;

m) sui provvedimenti di cui alla lettera *h*) dell'art 5;

n) sull'accettazione di eredità, legati e donazioni;

o) sulle liti, compromessi, procedimenti arbitrali e transazioni, nei modi e con le garanzie che saranno stabiliti dal regolamento del Consorzio;

p) sulle controversie con altre Amministrazioni, e sui ricorsi alle autorità competenti, nei casi che saranno stabiliti dal regolamento del Consorzio;

q) sulla risoluzione dei conflitti fra i revisori ed il Comitato;

r) sul ruolo organico del personale direttamente assunto dal Consorzio;

s) sulla nomina e sulla revoca dei capi degli uffici di segretariato e di ragioneria, giusta le disposizioni del seguente art. 47;

t) sulla misura delle cauzioni prescritte dal seguente art. 64;

u) sugli oggetti riguardo ai quali il suo voto sia richiesto dal Governo;

v) e, in generale, delibera su tutti gli oggetti che sono propri dell'Amministrazione consorziale, e non sono attribuiti al Comitato esecutivo o al presidente.

Art 22.

L'assemblea generale avrà facoltà di delegare al Comitato, con quelle speciali limitazioni o norme che credesse opportune, una o più delle sue attribuzioni, indicate nelle lettere *g, i, k, l, m, n, o, p, t, v,* del precedente articolo.

Delle attribuzioni di cui alla lettera *b*, concernenti il fondo di riserva patrimoniale e specificate nel seguente art. 62, potrà essere delegata solamente la parte relativa all'impiego fruttifero del fondo stesso.

Nei casi di delegazione per le materie segnate alle lettere *i, h, l,* l'assemblea generale indicherà rispettivamente le concessioni ed i servizi di maggiore importanza, che si intendono esclusi dalla delegazione.

Art. 23.

Entro il primo trimestre dell'esercizio finanziario gli atti dell'assemblea saranno pubblicati, e dovranno essere comunicati al Governo del Re con una relazione sull'andamento dell'azienda consortile.

Art. 24.

L'assemblea generale determina, in via di massima, quali deliberazioni del Comitato esecutivo debbano essere pubblicate, e segna i modi per tale pubblicazione.

CAPO III.

Art. 25.

Il Comitato si riunisce, in via ordinaria, almeno due volte al mese; in via straordinaria, ogni qualvolta sia convocato dal presidente, per sua iniziativa, o su domanda di almeno quattro membri, o ancora su richiesta dei revisori dei conti, a' termini del seguente art 43.

Art. 26.

Il Comitato esecutivo:

a) prepara gli atti e le relazioni da sottoporre all'assemblea generale;

b) delibera e provvede su tutte le materie che non sono soggette all'approvazione dell'assemblea, o sulle quali, a' termini del precedente art 22, sia autorizzato a deliberare per delegazione;

c) sorveglia e dirige l'andamento generale dell'azienda consortile;

d) decide sulle controversie che sorgessero in seguito a reclami del pubblico, concernenti i vari servizi del porto.

Art. 27.

Ciascuno dei funzionari che fanno parte del Comitato cura l'ordinario disbrigo degli affari d'interesse del Consorzio, nella parte relativa alla speciale competenza che gli è attribuita dagli ordinamenti in vigore, eccezione fatta per l'Ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile.

Il Comitato può delegare ad alcuno dei suoi membri la direzione e la sorveglianza di quei servizi consorziali, ai quali non sia provveduto con l'applicazione della precedente norma.

Art. 28.

Ferme restando le indicazioni generali poste nel precedente art. 26, il Comitato:

a) per quanto concerne l'amministrazione dei fondi e dei proventi assegnati al Consorzio;

1° rende esecutivi i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le liquidazioni dei contributi imposti alle Provincie e ai Comuni, le note dei canoni dipendenti da concessioni e da affitti, e di qualunque provento di spettanza del Consorzio;

2° delibera sulla diminuzione o soppressione temporanea delle tasse speciali portuali sulle merci in transito dall'estero per l'estero;

3° delibera sul prelevamento di somme dal fondo di riserva dell'esercizio, sottoponendo poi la deliberazione al visto dei revisori dei conti;

b) per quanto concerne l'esecuzione di opere:

4° delibera sui progetti di massima per opere nuove o di miglioramento da sottoporre al Ministero dei Lavori pubblici;

5° delibera sui progetti esecutivi di tutti i lavori e sull'ordine della loro esecuzione;

6° stabilisce le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitoli d'oneri;

7° delega uno dei suoi membri a presiedere alle gare di aggiudicazione;

c) per quanto concerne i servizi marittimi:

8° provvede alle concessioni di aree, sia per uso delle industrie marittime, sia per usi estranei, nei casi rimessi alla sua competenza dal seguente art. 109;

9° delibera sulle licenze di cui all'art. 761 del regolamento 20 novembre 1879, n. 5166 (serie 2ª), per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile;

10° stabilisce le giornate atte al compimento delle operazioni commerciali, in riguardo alle condizioni climatiche e metereologiche, alla disponibilità dei mezzi d'opera e ad ogni altra circostanza, che possa influire sul normale svolgimento delle operazioni stesse;

11° provvede alla polizia amministrativa e alla sicurezza del porto, per quanto riguarda il movimento e la stazione dei bastimenti; l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri e delle merci;; il servizio delle zavorre; l'imbarco e lo sbarco di materie esplosive ed infiammabili; la polizia dei moli, delle calate e delle altre opere marittime; l'occupazione dello spazio acqueo del porto; i provvedimenti e le precauzioni contro gl'incendi, determinando le tariffe eventuali per le prestazioni di mano d'opera e meccanismi del Consorzio; le disposizioni relative ai fossi che sboccano nel porto; e, per la parte delle norme applicabili all'amministrazione consorziale, i battelli ed altri galleggianti indicati nel capo VI del citato regolamento;

d) per quanto concerne gli altri servizi svolgentisi nel porto, e l'ordinamento del lavoro, di che nel precedente art. 5, lettera *d*:

12° compie lo studio dei relativi provvedimenti per proporli all'assemblea generale, o per attuarli direttamente, nonchè di quelli indicati alla lettera *h* dell'art. 5 per proporli all'assemblea generale;

13° prende le deliberazioni ed i provvedimenti relativi alle materie di cui nelle lettere *f*, *g*, del precedente art. 5;

14° determina l'orario degli uffici di dogana;

15° da parere sui progetti di regolamenti di altre Amministrazioni, relativi a servizi connessi con quelli di competenza del Consorzio;

e) per quanto concerne materie non espressamente indicate nei precedenti paragrafi:

16° dà parere sui ricorsi rivolti dagli interessati al Governo del Re, relativamente all'elenco ed alle quote di contributo delle Provincie e dei Comuni chiamati a concorrere nelle spese portuali;

17° delibera sulle tariffe che il Consorzio ha facoltà di stabilire per disposizione di legge e del presente regolamento; ;

18° si pronunzia sugli oggetti riguardo ai quali il suo voto sia richiesto dal Governo.

Art. 29.

Il Comitato, oltre che nei casi di delegazione fattagli a' termini dell'art 22, può prendere, sotto la sua responsabilità, per le sole materie indicate nelle lettere *d*, *g*, *i*, *k*, *l*, *m*, *n*, *o*, *p*, *t*, *v*, del precedente art. 21, le deliberazioni che altrimenti spetterebbero all'assemblea, quando l'urgenza sia tale da non permetterne la convocazione, e sia dovuta a causa nuova e posteriore all'ultima adunanza dell'assemblea.

Di queste deliberazioni sarà data immediata comunicazione al prefetto, e ne sarà fatta relazione all'assemblea nella sua prima adunanza, a fine di ottenerne la ratifica.

Art. 30.

La medaglia di presenza assegnata ai membri del Comitato esecutivo, che non hanno altro stipendio, sarà di lire venti, e verrà corrisposta per ogni adunanza alla quale i detti membri siano intervenuti.

Art. 31.

Ai membri dell'assemblea generale o del Comitato esecutivo, ai quali siano affidati speciali incarichi, potrà essere assegnata dalla assemblea un'indennità.

Art. 32.

Il Comitato esecutivo attenderà allo studio ed alla esecuzione dei provvedimenti diretti a migliorare e coordinare i servizi che si svolgono nel porto, armonizzando l'opera di tutti gli organi, uffici e funzionari.

A questo fine ogni membro del Comitato potrà proporre, di sua iniziativa, gli opportuni provvedimenti.

Il Comitato procurerà inoltre di addivenire a speciali accordi con le autorità competenti, per ottenere il miglioramento ed il coordinamento dei servizi esclusi dalle attribuzioni del Consorzio a' termini dell'art. 1, ultimo capoverso, della legge.

CAPO IV.

Art. 33.

Il presidente del Consorzio:

a) presiede alle adunanze dell'assemblea generale e del Comitato esecutivo;

b) è il legale rappresentante del Consorzio e, come tale, approva i contratti e firma le corrispondenze e gli atti che portano impegno giuridico pel Consorzio;

c) ha l'alta direzione e sorveglianza su tutti i servizi del porto, di competenza del Consorzio, al fine di assicurare il suo regolare andamento;

d) provvede per l'adempimento delle deliberazioni prese nelle dette adunanze, comunica ai capi dei servizi ed agli enti interessati le disposizioni opportune, e vigila per la loro esecuzione;

e) cura che siano osservate tutte le norme dell'Amministrazione consortile e mantiene la disciplina tra gli stipendiati e salariati del Consorzio;

f) delega ad altri membri del Comitato esecutivo, o ad un funzionario del Consorzio, la stipulazione dei contratti.

Art. 34.

Il presidente è capo dei servizi amministrativi e di tutti quelli che sono disimpegnati dal Consorzio, avendo alta autorità sul rispettivo personale.

Sui funzionari che sono preposti anche a servizi del porto esclusi dalla competenza del Consorzio, e sono membri del Comitato esecutivo, l'autorità del presidente si esercita soltanto per la parte delle loro attribuzioni, che si riferisce al disimpegno delle funzioni spettanti al Consorzio.

Art. 35.

L'indennità annua assegnata al presidente è di lire diciottomila, ed è corrisposta mensilmente in dodicesimi posticipati.

Con deliberazione dell'assemblea generale saranno inoltre fissate le speciali indennità di rappresentanza, da corrispondere al presidente.

CAPO V.

Art. 36.

Qualora l'assemblea intenda proporre, a' termini dell'art. 6 della legge, l'istituzione dell'ufficio di direttore generale, dovrà deliberare in pari tempo le norme che ne prescrivano le attribuzioni e l'ordinamento.

La proposta e le relative norme saranno soggette alla stessa procedura seguita per l'approvazione del presente regolamento.

CAPO VI.

Art. 37.

Le attribuzioni assegnate dalla legge e dal presente regolamento ai revisori tecnici saranno esercitate dall'ispettore del Genio civile e da quello dei due funzionari superiori delle ferrovie dello Stato di cui alla lettera *a*) della legge 28 giugno 1906, n. 291, che sarà all'uopo designato dal Ministero dei Lavori pubblici.

Esse saranno disimpegnate distintamente dall'ispettore del Genio civile per la parte relativa alle opere portuali ed a quelle di carattere generale e dal predetto funzionario superiore delle ferrovie dello Stato per la parte concernente le opere ferroviarie e quelle che interessano direttamente il servizio ferroviario.

Art. 38.

Il revisore tecnico rivede, per accertarne la regolarità nei riguardi tecnici, i progetti delle opere che gli sono trasmessi dal Comitato esecutivo e le proposte di varianti ai lavori ed i nuovi prezzi non compresi nel contratto ogni qualvolta non ne derivi aumento alla spesa preventivata: in caso diverso ne riferisce al Comitato.

Nei casi di maggiore importanza esso potrà avere la cooperazione di quel personale che dal Comitato esecutivo fosse riconosciuto strettamente necessario.

Art. 39.

I revisori dei conti attendono collegialmente al disimpegno delle attribuzioni loro demandate.

Art. 40.

Tutti i progetti di lavori, i piani di prestiti, il conto consuntivo del Consorzio e le deliberazioni del Comitato esecutivo, con le quali si dispongono prelevazioni dal fondo di riserva dell'esercizio, saranno sottoposti al visto dei revisori dei conti, prima della loro presentazione alle autorità chiamate ad esaminarli.

I progetti esecutivi di opere che importano spesa non eccedente le L. 100.000 dovranno pure essere sottoposti al visto di detti revisori, prima che si proceda all'aggiudicazione dei lavori.

Art. 41.

Qualora i revisori dei conti credano di non poter apporre il loro visto agli atti presentati dal Comitato, indicheranno i motivi del rifiuto in apposita relazione, che sarà unita agli atti medesimi.

Art. 42.

I revisori dei conti hanno facoltà di esaminare tutti gli atti, i registri e le contabilità del Consorzio, e possono commettere agli uffici amministrativi ed alla ragioneria tutti i lavori di cui abbisognino per l'esercizio delle loro funzioni.

I revisori dei conti hanno anche facoltà d'ispezionare negli uffici doganali i registri e i bollettari concernenti la riscossione delle speciali tasse portuali, dopo aver preso accordi col direttore della dogana.

Art. 43.

I revisori dei conti, sia collegialmente sia individualmente, hanno facoltà di domandare, per gravi motivi, la convocazione straordinaria dell'assemblea o del Comitato.

Art. 44.

Ai revisori sarà corrisposta un'indennità nella misura che sarà fissata dall'assemblea generale.

CAPO VII.

Art. 45.

Per il disimpegno delle sue attribuzioni il Consorzio ha un ufficio di segretariato, un ufficio di ragioneria, e quegli altri uffici che dall'assemblea fossero riconosciuti necessari.

Art. 46.

Il ruolo organico del personale direttamente assunto dal Consorzio sarà approvato dall'assemblea generale.

Le norme per l'ordinamento degli uffici di segretariato e di ragioneria e di ogni altro ufficio consorziale, saranno fissate con regolamenti approvati dal Comitato esecutivo.

Art. 47.

Le norme relative all'ammissione, alle attribuzioni, alle promozioni, alla disciplina, al licenziamento del personale direttamente assunto, saranno stabilite in un regolamento speciale approvato dal Comitato esecutivo.

La nomina e la revoca del segretario capo e del ragioniere capo saranno fatte con deliberazione dell'assemblea generale. A ciascuna delle dette nomine si procederà mediante scelta fra tre candidati designati dal Comitato.

Art. 48.

Il personale temporaneamente posto a disposizione e all'immediata dipendenza del Consorzio da altre Amministrazioni, rimane soggetto alle norme amministrative e disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Il Consorzio rimborserà alle Amministrazioni competenti, nei modi e termini che saranno concordati, gli stipendi del detto personale e pagherà direttamente al medesimo quelle indennità che fossero dovute o in applicazione delle norme organiche cui è sottoposto, o per disposizione dei regolamenti consortili.

Per la compilazione delle note caratteristiche del personale predetto le Amministrazioni competenti richiederanno anche e richiameranno il giudizio di merito del presidente del Consorzio.

CAPO VIII.

Art. 49.

Le norme relative ai servizi di cassa, secondo il sistema approvato dall'assemblea generale, saranno stabilite in apposito regolamento, che, deliberato dal Comitato esecutivo, dovrà essere vidimato dai ministri dei Lavori pubblici e del Tesoro.

CAPO IX.

Art. 50.

L'anno finanziario comincia col 1° luglio e termina col 30 giugno dell'anno seguente.

L'esercizio dell'anno finanziario abbraccia tutte le operazioni relative all'entrata ed alle spese autorizzate col bilancio e negli altri modi legali, e tutte le variazioni che si verificheranno nel patrimonio in conseguenza dell'esercizio del bilancio o di altre cause indipendenti da esso.

Art. 51.

Sono materia del conto del bilancio:

1° le entrate accertate e scadute dal 1° luglio a tutto giugno;

2° le spese impegnate nello stesso periodo di tempo;

3° le riscossioni, i versamenti ed i pagamenti effettuati nel periodo sopra indicato.

Art. 52.

Le operazioni per accertare entrate, per impegnare spese, per effettuare riscossioni ed eseguire pagamenti in conto dell'esercizio, si compiono col 30 giugno.

Perciò tutti i conti relativi all'esercizio finanziario si chiudono con le operazioni eseguite in quel giorno.

Art. 53.

Nel mese di marzo di ogni anno, il progetto del bilancio di previsione per l'esercizio successivo, sarà, per cura del Comitato, distribuito ai membri del Consorzio, e nella prima quindicina di aprile sarà presentato all'approvazione dell'assemblea.

Art. 54.

Così le entrate come le spese devono essere inscritte nel bilancio per il loro importo lordo.

Art. 55.

Le entrate e le spese si dividono in ordinarie e straordinarie.

Sono ordinarie le entrate e le spese originate da cause permanenti e dipendenti dal normale andamento dell'azienda; sono straordinarie tutte le altre.

Art. 56.

Le entrate e le spese sono inoltre classificate nelle due seguenti categorie:

1° entrate e spese effettive;

2° movimento di capitali.

Le entrate e spese effettive sono quelle che importano aumento o diminuzione della sostanza patrimoniale.

Il movimento di capitali comprende le operazioni che concernono

trasformazione della sostanza patrimoniale, come vendita di beni, riscossioni di crediti, accensioni ed estinzioni di debiti.

Art. 57.

Tanto le entrate quanto le spese sono inscritte in bilancio in capitoli distinti, secondo che varia la materia in amministrazione.

Art. 58.

È vietato il trasporto da un capitolo all'altro dei fondi a ciascuno di essi assegnati in bilancio.

Tale trasporto potrà farsi soltanto in seguito ad una deliberazione dell'assemblea, salvo i casi di urgenza di cui all'art. 29.

Art. 59.

Non potrà il Comitato valersi di entrate o profitti di qualsiasi provenienza per accrescere gli assegnamenti fatti in bilancio per ciascun servizio.

Art. 60.

Nel bilancio il conto dei residui sarà tenuto sempre distinto da quello della competenza, in modo che nessuna entrata e nessuna spesa relativa ai residui possa essere imputata sul fondo della competenza, o viceversa.

In nessun caso si può inscrivere ni entrata o in spesa, fra i residui degli anni decorsi, alcuna somma che non sia stata compresa fra le competenze degli esercizi anteriori.

Art. 61.

Per provvedere alla deficienze che si manifestassero nelle assegnazioni del bilancio, sarà nel medesimo inscritta una somma in apposito capitolo con la denominazione « Fondo di riserva dell'esercizio ».

Art. 62.

Nel bilancio sarà pure istituito, a decorrere dall'esercizio che verrà determinato dall'assemblea, un apposito capitolo con la denominazione « Fondo di riserva patrimoniale ».

Art. 63.

La ragioneria del Consorzio, sotto la personale responsabilità del ragioniere-capo che la regge:

1° tiene in evidenza, in base a regolari inventari, la consistenza patrimoniale dell'azienda, e rinnova ogni quinquennio gli inventari medesimi;

2° compila i ruoli delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi delle gestioni in economia, le liquidazioni dei contributi imposti alle Provincie e ai Comuni, le note dei canoni di concessione di affitti e quelli di altri proventi di spettanza del Consorzio; e provoca dal Comitato il visto di esecutorietà degli atti in parola;

3° registra, in base al bilancio di previsione, il movimento delle entrate e delle spese, a fine di stabilire in ogni tempo la situazione finanziaria del Consorzio;

4° invigila sulla riscossione e sul versamento delle entrate e riferisce al Comitato le irregolarità o le infrazioni che le venisse fatto di rilevare;

5° tiene i conti degl'impegni a carico del bilancio, al quale uopo dovranno essere trasmessi al ragioniere capo tutti i contratti, convenzioni, od atti dai quali gl'impegni stessi derivino;

6° esamina i conti mensili delle entrate e delle spese;

7° predispone il progetto del bilancio di previsione e compila il conto consuntivo.

Art. 64.

Il ragioniere capo, e tutti coloro che hanno maneggio di danaro, o che sono incaricati del deposito e della custodia di valori o di materie appartenenti al Consorzio, devono prestare congrua cauzione, il cui ammontare sarà determinato dall'assemblea generale.

Art. 65.

Le entrate del Consorzio sono costituite da tutti i redditi, proventi e crediti di qualsiasi natura, che il Consorzio stesso ha diritto di riscuotere in virtù di leggi, di contratti o di qualsiasi altro titolo da cui derivino diritti a favore di esso.

Tutte le entrate debbono essere inscritte nel bilancio di previsione, senza che però la mancata previsione pregiudichi in nessuna maniera il diritto del Consorzio a riscuoterle, ed escluda il dovere del Comitato di curarne l'accertamento e la riscossione.

Art. 66.

I modi, le forme e l'aggio per la riscossione delle entrate consorziali, i termini per i versamenti, i modi per i rimborsi di tasse indebitamente percette, e quanto altro a questa materia si riferisce, saranno stabilite con istruzioni emanate dal Comitato esecutivo, o dalle Amministrazioni competenti, presi, quando ne sia il caso, gli opportuni accordi.

Il contributo annuo dello Stato, di cui negli articoli 9, n. 3, e 13 della legge, sarà corrisposto al Consorzio entro il mese di ottobre.

Art. 67.

Nei riguardi delle disposizioni dell'art. 13 della legge saranno concordate fra il Consorzio e la Direzione generale delle gabelle le norme da seguire, sia per l'accertamento della quantità delle merci imbarcate o sbarcate nel porto, sia per i relativi riscontri che il Consorzio credesse di eseguire per mezzo di suoi incaricati.

Art. 68.

I contributi delle Provincie e dei Comuni interessati nel porto saranno determinati sulla base delle rispettive quote stabilite pei detti enti degli elenchi approvati con i RR. decreti 3 giugno 1888, n. 5477, e 20 maggio 1909, n. 381.

Per le eventuali modificazioni all'elenco delle Provincie e dei Comuni anzidetti e alla ragione delle rispettive quote, il Ministero dei lavori pubblici, oltre ad osservare la procedura prescritta dalla legge 2 aprile 1885, n. 3095 (testo unico), dovrà anche sentire il parere del Consorzio.

Alla liquidazione ed alla riscossione dei detti contributi provvederà direttamente il Consorzio, comunicando agli interessati i progetti di liquidazione compilati su moduli analoghi a quelli usati dalla Amministrazione governativa, ed aventi la distinzione delle spese ordinarie dalle straordinarie, nonchè la indicazione sia del titolo e della natura di ciascuna di esse, sia del modo di ripartizione.

Art. 69.

I conti delle riscossioni saranno sottoposti all'esame del ragioniere capo, cui spetterà promuovere le occorrenti deliberazioni di discarico.

Art. 70.

Qualora gli agenti governativi incaricati della riscossione delle entrate del Consorzio ritardassero il versamento, il Comitato esecutivo ne riferirà al ministro, da cui gli agenti dipendono, per i provvedimenti opportuni, a norma del regolamento di contabilità generale dello Stato.

Art. 71.

L'esame dei conti mensili da parte del Comitato, e le deliberazioni di discarico non liberano la responsabilità degli agenti della riscossione.

Art. 72.

Tutte le spese del Consorzio passano per tre stadi:

l'impegno;
la liquidazione;
il pagamento.

Art. 73.

L'impegno di spesa risulta da apposito visto del ragioniere capo sull'atto del Comitato, da cui l'impegno stesso deriva.

Prima di apporre il proprio visto sugli atti da cui derivino impegni a carico del bilancio, il ragioniere capo dovrà verificare la causa legale di ciascun impegno, la sua conformità alle disposizioni in vigore, la regolare imputazione al bilancio e la disponibilità del fondo relativo.

Art. 74.

La liquidazione delle spese è operata dall'ufficio amministrativo del Consorzio, e deve essere rimessa alla ragioneria insieme con tutti i documenti giustificativi.

Art 75.

È in facoltà del Comitato di deliberare anticipazioni di somme:

1° fino al limite di L. 30.000 all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per i lavori ferroviari che si eseguiscono in economia a norma del seguente art. 100;

2° fino al limite di L. 10.000 agli incaricati della direzione degli altri lavori che si eseguiscono ad economia, per il pagamento delle mercedi agli operai e delle altre minute spese relative ai lavori medesimi;

3° fino al limite di L. 5000 a funzionari incaricati di provvedere ad altre spese ed a speciali servizi.

I funzionari che ricevono anticipazioni sono esonerati dal prestare la cauzione stabilita nel precedente art. 64.

Art. 76.

Tutti coloro che ricevono anticipazioni ai sensi dell'articolo precedente dovranno rendere conto delle somme ricevute entro i termini periodici che saranno all'uopo stabiliti, alla fine dell'anno finanziario, ed ogni volta che cessino dall'incarico o dalle funzioni loro affidate.

Le somme non pagate alla fine dell'esercizio finanziario, o quando il funzionario cessi dalle sue funzioni, saranno versate alla Cassa.

Art. 77.

I mandati di pagamento saranno firmati dal presidente e da un membro del Comitato.

Il presidente può delegare ai membri del Comitato la facoltà di firmare per lui i mandati relativi a determinate spese o rami di servizio. In ogni caso i mandati devono portare la firma di due membri del Comitato.

Art. 78.

Nessun mandato può essere pagato, se non porta il visto del ragioniere capo.

Il ragioniere-capo, dopo accertata la causa legale della spesa e la sua regolare ed esatta liquidazione, e riconosciuto che non sia violata alcuna disposizione in vigore, che la somma sia regolarmente imputata ai residui o alla competenza, e che non altrepassi la disponibilità del bilancio, registra il mandato, vi appone la propria firma e lo trasmette alla Cassa.

Art. 79.

Qualora, il ragioniere-capo non creda, per qualsiasi motivo d'irregolarità, di apporre il suo visto ad un atto d'impegno, ne riferisce al presidente.

Se, ciò nonostante, il presidente creda che l'impegno o il pagamento debba aver luogo, promuove apposita deliberazione del Comitato; qualora essa sia conforme alla proposta, il ragioniere-capo visterà l'atto o il mandato, e ne riferirà immediamente ai revisori dei conti.

Art. 80.

Il presidente, i membri del Comitato ed il ragioniere-capo sono solidalmente responsabili degli eventuali danni derivanti al Consorzio da irregolarità commesse nella loro gestione.

Art. 81.

La cassa non pagherà alcuna somma per conto del Consorzio, se non sopra mandati emessi nelle forme prescritte.

Art. 82.

Il conto consuntivo dell'esercizio è fatto in confronto al bilancio di previsione, e presenterà quindi le classificazioni del bilancio medesimo.

Esso deve dimostrare per ciascun capitolo:

1° le entrate dell'anno accertate e scadute, distinguendo quelle riscosse da quelle rimaste da riscuotere;

2° le spese dell'anno accertate e scadute, distinguendo quelle pagate dalle altre rimaste da pagare;

3° le somme riscosse o pagate in conto dei residui attivi o passivi;

4° le variazioni avvenute nei residui stessi per migliori accertamenti e rettifiche;

5° gl'incassi ed i pagamenti fatti, nel corso dell'anno, in conto di competenza e di residui;

6° la dimostrazione delle somme rimaste da incassare o da pagare, che costituiscono residui attivi o passivi da trasmettere agli esercizi successivi.

Il conto consuntivo avrà a corredo apposite tabelle, dimostranti il movimento avvenuto durante l'esercizio nella sostanza patrimoniale e la consistenza del patrimonio al termine dell'esercizio stesso.

Art. 83.

Entro la prima quindicina di settembre sarà distribuito ai membri dell'assemblea, per cura del Comitato, il conto consuntivo dell'esercizio scaduto col 30 giugno precedente, debitamente parificato con le scritture dell'amministrazione dai revisori dei conti, ed accompagnato da una loro relazione.

Nella seconda quindicina di settembre il conto sarà sottoposto all'approvazione dell'assemblea.

Insieme col conto consuntivo il Comitato presenterà all'assemblea:

1° le proposte delle modificazioni da introdursi nel bilancio dell'esercizio in corso, in conseguenza delle risultanze del conto consuntivo, nonchè gli eventuali provvedimenti che tali risultanze rendessero necessari;

2° una relazione sull'andamento dell'azienda.

Art. 84.

Non più tardi del 20 ottobre di ciascun anno il Comitato trasmetterà al Ministero del Tesoro gli elementi necessari per la compilazione e la inserzione, nella seconda parte del rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato, di un conto speciale dimostrante il movimento e la situazione finanziaria e patrimoniale dell'azienda del Consorzio, a norma dell'art. 71 della legge di contabilità generale.

CAPO X.

Art. 85.

I progetti delle opere portuali o di carattere generale e i relativi capitolati d'oneri saranno compilati dall'ufficio tecnico consortile, sotto l'osservanza delle norme stabilite per i progetti relativi agli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei Lavori pubblici.

Però il Consorzio potrà deliberare che, delle norme contenute nel capitolato generale dei detti appalti, siano escluse quelle riguardanti la risoluzione delle controversie col mezzo di un Collegio arbitrale.

Art. 86.

Per l'esame dei progetti che interessano la navigazione, sarà chiamato ad intervenire nel Comitato, con voto consultivo, il direttore dell'ufficio idrografico della r. marina.

Art. 87.

I progetti di cui nel precedente articolo, dopo essere stati approvati dal Comitato, saranno trasmessi, con le eventuali osservazioni, al revisore tecnico.

Nell'inviare al Ministero dei Lavori pubblici tutti i progetti di massima ed i progetti esecutivi delle opere portuali o di carattere generale che superano l'importo di L. 100.000, il Comitato dovrà sempre unire il corrispondente parere del revisore tecnico.

Art. 88.

Il Comitato avrà facoltà di disporre l'esecuzione delle opere portuali o di carattere generale:

a) quando i progetti esecutivi non eccedano l'importo di lire 100.000 dopo aver ottenuto il « nulla osta » del competente revisore tecnico;

b) quando i progetti esecutivi portano spesa superiore a Lire 100.000; dopo aver riportato l'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici, o dopo trascorso il periodo di tempo indicato nell'art. 24 ultimo capoverso, della legge.

Art. 89.

Per gl'incanti, le licitazioni e le trattative private, e per la stipulazione, l'approvazione e l'esecuzione dei contratti relativi alle opere portuali, o di carattere generale, saranno applicabili le disposizioni contenute nei Capi III e IV del regolamento per la contabilità generale dello Stato.

S'intenderanno deferite al presidente le attribuzioni che, secondo il citato regolamento, spettano al Ministro.

Art. 90.

Per la direzione, la contabilità, il pagamento, la collaudazione dei lavori portuali o di carattere generale, s'intenderanno rispettivamente deferite al Consorzio, al revisore tecnico e all'ingegnere capo dell'ufficio tecnico consortile le attribuzioni che dalla legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici e dal regolamento approvato con R. decreto 25 maggio 1895, n. 350, sono date al Ministero, all'ispettore compartimentale e all'ingegnere capo del Genio civile.

È fatta eccezione per quanto concerne i collaudi delle opere eccedenti l'importo di L. 12.000, i quali, giusta l'art. 23 *a*) della legge 12 febbraio 1903, n 50, dovranno essere eseguiti da delegati del Ministero dei Lavori pubblici.

Alle visite di collaudo il Consorzio ha diritto di far intervenire un suo rappresentante.

Art. 91.

Per quanto concerne il nuovo impianto, la manutenzione e la illuminazione dei fari e dei fanali di segnalamento di esclusivo interesse del porto, saranno presi speciali accordi fra il Cosorzio ed il Ministero competente, affinchè sia garantita l'osservanza delle norme vigenti nell'interesse generale della navigazione.

Qualora, per effetto di tali accordi, i relativi provvedimenti siano presi in tutto od in parte per cura dell'indicato Ministero, e quando al servizio dei detti fari o fanali siano destinati fanalisti dell'Amministrazione governativa saranno a questa rifuse dal Consorzio le spese corrispondenti.

Dalle disposizioni del presente articolo sono esclusi i fari di scoperta, per i quali continuerà a provvedere a sua cura e spese l'Amministrazione competente, giusta la legge 2 gennaio 1910, n. 2, e il Regio decreto 17 luglio 1910, n. 568.

Art. 92.

A tutti i servizi tecnici concernenti i lavori portuali o di carattere generale sarà provveduto con personale del genio civile, del ruolo ordinario od aggiunto, il quale sarà temporaneamente posto a disposizione ed alla dipendenza immediata del Consorzio, in seguito a richiesta da questo fattane.

Il detto personale percepirà le indennità fissate per i servizi di interesse governativo, dal testo unico delle leggi sull'ordinamento del

corpo Reale del Genio civile approvato con decreto Reale 3 settembre 1906, n. 522.

Esso potrà eventualmente esser collocato fuori ruolo a termini dell'articolo 45 del citato testo unico e il Consorzio stabilirà il trattamento da farsi al personale medesimo per quanto riguarda sia lo stipendio che le indennità.

Calo XI.

Art. 93.

Le opere nuove, con le relative provviste, di che nell'art. 1, n. 3, della legge, saranno eseguite a spese del Consorzio.

Sarà inoltre a carico del Consorzio la spesa, che, nel rinnovare la parte metallica dell'armamento ed i congegni fissi, occorra in eccedenza a quella richiesta dall'ordinario ricambio o rifacimento per sostituire il materiale metallico d'armamento e i congegni fissi con altri tipi di maggior capacità o potenza.

La provvista dei meccanismi mobili, degli attrezzi ed utensili ed in genere di tutti i materiali d'esercizio ferroviario, è a carico della Amministrazione ferroviaria.

Per la parte che riguarda la rinnovazione del materiale metallico d'armamento e dei congegni fissi, sono impianti ferroviari del porto tutti quelli che si trovano verso mare al di fuori delle gallerie di accesso al porto.

Art. 94.

I lavori indicati nel precedente articolo saranno eseguiti dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e la loro gestione sarà soggetta alle leggi ed ai regolamenti in vigore per l'Amministrazione medesima, nonchè alle condizioni e norme, che sono o saranno stabilite per l'esecuzione degli analoghi lavori ferroviari.

Saraà nondimeno di spettanza del Consorzio, salvo e riservato quanto è disposto dai seguenti articoli 99 e 100, il deliberare circa il procedimento da seguire per l'aggiudicazione dei lavori.

Sarà pure di spettanza del Consorzio ogni decisione relativa alle riserve delle imprese appaltatrici ed agli eventuali maggiori compensi, nonchè alle liti, ai compromessi, ai procedimenti arbitrali ed alle transazioni dipendenti dalla esecuzione di lavori di conto del Consorzio.

Art. 95.

All'esercizio degli esistenti impianti ferroviari del porto e di quelli che vi saranno eseguiti delle linee di allacciamento e dei parchi di cui al precedente art. 4, provvede l'Amministrazione sopra indicata, giusta le leggi, le convenzioni, i regolamenti e le norme per esso vigenti, nonchè secondo le tariffe e condizioni, che sono o saranno stabilite per i trasporti sulle strade ferrate.

Art. 96.

Sono a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato le spese ordinarie e straordinarie per tutti i rami dell'esercizio e della amministrazione.

Art. 97.

La zona degli impianti ferroviari sulle calate, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha obbligo di mantenere, è quella occupata dall'armamento fino a m. 1,50 al di fuori di ciascuna rotaia.

Sulle calate dove sono binari della ferrovia e rotaie di scorrimento di apparecchi di scarico, la manutenzione di tutti questi impianti sarà fatta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma la spesa relativa sarà ripartita fra l'Amministrazione stessa e quella che provvede all'esercizio degli apparecchi di scarico, in proporzione delle lunghezze delle rotaie dei rispettivi impianti.

Art. 98.

Sulla richiesta del Consorzio, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dovrà procedere alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste, che riguardano il servizio ferroviario.

I progetti che riguardano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti saranno presentati al Comitato dal capo del compartimento di Genova delle Ferrovie dello Stato, e saranno sottoposti al procedimento indicato nell'art. 87.

Art. 99.

Per i progetti esecutivi che non superino l'importo di L. 100.000, il Consorzio potrà provvedere alla esecuzione delle opere e delle provviste dopo aver riportata l'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ovvero quando sia trascorso il termine indicato nell'art. 24, ultimo capoverso, della legge 12 febbraio 1903, n. 50.

I contratti per l'esecuzione delle opere e delle provviste saranno stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in nome e per conto del Consorzio e saranno approvati dal presidente.

Art. 100.

Potranno essere eseguiti ad economia o per cottimi i lavori che interessano gl'impianti ferroviari esistenti ed il loro esercizio, e quelli che, per la loro natura o per motivi di urgenza, non potrebbero essere eseguiti col mezzo di appalti senza incagliare o compromettere l'esercizio ferroviario.

Art. 101.

I lavori di assoluta urgenza, necessari per ripristinare l'esercizio ferroviario interrotto in qualche parte degl'impianti, o per assicurare la continuità dell'esercizio minacciato, potranno essere eseguiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, senza preventiva approvazione dei progetti, ma dopo che, con processo verbale, compilato dal capo del compartimento di Genova delle ferrovie dello Stato, nella sua qualità di membro del Comitato esecutivo del Consorzio, siano state accertate le speciali circostanze determinanti l'urgenza.

Art. 102.

La vigilanza sull'esecuzione dei lavori e delle provviste, al fine di accertare l'osservanza dei progetti e dei contratti, si esercita per mezzo del capo compartimento di Genova delle ferrovie dello Stato, nella sua qualità di membro del Comitato esecutivo del Consorzio.

Art. 103.

I collaudi dei lavori eccedenti l'importo di L. 12.000 sono eseguiti da funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, secondo le norme in vigore per gli altri lavori di conto della predetta Amministrazione.

Per i lavori non eccedenti l'importo di L. 12.000 non si procederà alla collaudazione, ma basterà un certificato di regolare esecuzione, emesso dall'ingegnere direttore dei lavori, e vidimato dal capo compartimento di Genova delle ferrovie dello Stato.

Art. 104.

I rimborsi delle spese relative alle prestazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e i pagamenti a terzi per lavori a contratto, per espropriazioni, per forniture dirette, saranno regolati con speciali norme, da stabilirsi d'accordo fra l'Amministrazione predetta e il Consorzio.

Art. 105.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrerà nella spesa d'illuminazione del porto in ragione dell'utile che ne deriva agl'impianti ferroviari.

Il contributo sarà stabilito d'accordo fra il Consorzio e l'Amministrazione predetta.

CAPO XII.

Art. 106.

I limiti del porto di Genova, nei riguardi dei servizi marittimi di competenza del Consorzio, sono determinati, a levante, dalla punta di San Pietro alla Foce, e, a ponente, dalla riva sinistra del Polcevera.

Il Ministero dei Lavori pubblici, d'accordo con quello della marina, potrà però, seguendo la stessa procedura stabilita per l'approvazione del presente regolamento, e udito il Consorzio, estendere il limite di ponente, qualora ciò divenisse necessario.

Art. 107.

Le ordinanze di polizia marittima, concernenti i servizi indicati ai capi I, II, IV e VI del titolo III, parte prima, del Codice per la marina mercantile, saranno emanate dal capitano di porto, capo del compartimento marittimo di Genova, soltanto per ordine ed a nome del Consorzio.

Art. 108.

Tutte le spese per acquisto, esercizio e mantenimento delle imbarcazioni assegnate ai servizi portuali, saranno a carico del Consorzio.
Rispetto alle imbarcazioni destinate per i servizi indicati nell'art. 1, ultimo capoverso, della legge, il Consorzio non avrà alcun obbligo.

Atr. 109.

Le domande di concessioni temporanee delle pertinenze demaniali marittime e delle opere, manufatti e meccanismi su di esse stabiliti o da stabilirsi, dovranno essere rivolte al presidente del Consorzio, il quale le trasmetterà al Comitato.
Saranno ad esse applicabili le disposizioni del regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile, nonchè quelle della legge 12 febbraio 1903, n. 50 e del presente regolamento.
S'intenderanno deferite al Consorzio le attribuzioni che in tale materia il citato regolamento dà al Ministero della Marina.
Gli schemi degli atti per nuove concessioni, o per mantenimento, modificazione, risoluzione o riscatto delle concessioni esistenti, dovranno essere approvati dall'assemblea generale nei casi previsti dal precedente art. 21, lett. *i*, *k*, ferme le eventuali limitazioni ammesse dal successivo art. 22, e quando le concessioni abbiano durata superiore ai nove anni, o benchè di durata inferiore, presentino una speciale importanza.
Negli altri casi saranno sottoposti all'approvazione del Comitato esecutivo.

Art. 110.

Tutte le concessioni, sia per contratto che per licenza, delle pertinenze demaniali marittime e delle opere, manufatti, meccanismi ed impianti diversi, stabiliti o da stabilirsi, sulle pertinenze stesse, hanno

sempre il carattere di atti d'impero, e sono fatte dal capitano del porto, capo del compartimento, per delegazione del Consorzio previa approvazione del Comitato.

Le concessioni per contratto sono revocabili nei casi indicati dall'art. 788 del regolamento 20 novembre 1879, per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile, e ogni volta che il concessionario contravvenga alle condizioni contrattuali, e ciò ad esclusivo giudizio e su deliberazione dell'assemblea o del Comitato, secondo l'importanza della concessione.

Le concessioni per licenza sono revocabili *ad nutum* del Consorzio, analogamente al disposto dell'art. 781 del citato regolamento.

Art. 111.

Per motivi d'urgenza il capitano di porto, capo del compartimento, potrà rilasciare di sua iniziativa, a nome del Consorzio, le licenze di concessione di cui nell'articolo precedente, per una durata non superiore ad un mese salvo a riferirne al Comitato nella prima adunanza.

Art. 112.

Saranno immediatamente esecutive le deliberazioni prese dal Comitato riguardo alle concessioni con licenza, di cui nell'art. 761 del regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile.

Art. 113.

Il canone, che il Consorzio imporrà per le concessioni di cui nel titolo 3°, capi I, II e III, del regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile, sarà commisurato all'importanza della concessione ed al profitto del concessionario, salvo il disposto dell'art. 44 della legge 23 luglio 1896, n. 318, per i cantieri navali.

Art. 114.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato saranno riservati, in località opportuna, un tratto di calata ed un'attigua area, che, a giudizio del Comitato, saranno riconosciuti necessari per l'accosto di bastimenti, lo sbarco ed il deposito temporaneo dei carboni, olii, materiali d'armamento ed altro, destinati esclusivamente all'esercizio della rete che è affidata all'Amministrazione suddetta

Nel porto saranno pure assegnati, in adatta località ed in quantità sufficiente, magazzini per il deposito delle merci, mezzi di scarico, impianti per la rifornitura, il ricovero e la pulizia delle locomotive, uffici e locali, ed in genere tutti gli impianti necessari per il servizio della ferrovia e per quello della dogana.

Atr. 115.

La cauzione, che i concessionari dovranno prestare in misura proporzionata all'importanza della concessione, sarà restituita, alla scadenza o in caso di revoca della concessione medesima, in base a decreto del presidente del Consorzio, emesso su certificato di *nulla osta* del capitano di porto.

Art. 116.

Le tasse di concessione governativa che, a' termini della legge 13 settembre 1874, n. 2086 (testo unico), si debbono pagare per gli atti stipulati o rilasciati dal Consorzio od in suo nome, continueranno ad essere devolute allo Stato.

Art. 117.

Per le contravvenzioni alle disposizioni contenute nella legge 2 aprile 1885, n. 3095 (testo unico) sui porti, spiagge e fari e nel Codice per la marina mercantile, si procederà giusta le norme della legge e del Codice predetti, nonchè dei relativi regolamenti.

I verbali delle dette contravvenzioni, per la parte concernente i servizi di spettanza del Consorzio, saranno elevati dagli ufficiali ed agenti competenti in nome del Consorzio medesimo e trasmessi direttamente al capitano di porto, capo del compartimento marittimo di Genova.

Atr. 118.

In applicazione della facoltà derivante dal regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile, il Consorzio, con giudizio insindacabile, potrà disciplinare l'uso delle chiatte o barconi da carico, diminuirle, sostituirle, aggiungerne anche delle proprie, proibirne l'introduzione nel porto, e ordinarne, occorrendo, la espulsione in un dato termine.

Alla detta espulsione, nel caso di inadempimento, il Consorzio potrà provvedere d'ufficio, previ opportuni accordi coll'autorità marittima locale, facendo rimorchiare, e tirare a terra i galleggianti espulsi nei porti o nelle rade vicine, e ciò a rischio ed a spese dei proprietari, procedendo ai sensi e nei modi stabiliti dal Codice e regolamento sopra indicati per rimborsarsi delle somme eventualmente anticipate.

Il Consorzio potrà altresì stabilire la tariffa per il noleggio delle chiatte secondo la loro portata, ed impedire che le chiatte riconosciute disponibili dagli agenti del Consorzio siano rifiutate a legittima richiesta.

Capo XIII.

Art. 119.

Tutte le discipline relative alle prestazioni dell'opera personale, fatte dagli individui addetti ai lavori ed ai servizi del porto, formeranno oggetto di speciali regolamenti, approvati dall'assemblea generale.

In qualunque caso l'Amministrazione doganale avrà sempre la facoltà di scegliere i facchini che debbono prestare la loro opera negli spazi ad essa riservati, e di regolarne il servizio.

Sono esclusi dalle dette discipline gli individui addetti ai lavori di cui nell'art. 1, nn. 2° e 3°, della legge, e quelli addetti all'esercizio ferroviario.

Capo XIV.

Art. 120.

La comunicazione al prefetto di Genova delle deliberazioni prese dall'assemblea e dal Comitato, è fatta mediante invio di due copie del verbale di ogni adunanza.

Il ricorso del Consorzio contro il decreto prefettizio di annullamento delle deliberazioni, dovrà essere presentato al Ministero dei Lavori pubblici.

Art. 121.

Quando l'urgenza sia tale che dall'indugio potrebbe derivare al Consorzio evidente danno, anche per la perdita di un utile, l'assemblea

e il Comitato avranno facoltà di dichiarare, ai termini dell'art. 27 della legge, immediatamente esecutive le corrispondenti deliberazioni, indicando i motivi dell'urgenza.

Di queste deliberazioni sarà data immediata e speciale comunicazione al prefetto di Genova.

Art. 122.

Spetta al Ministro dei Lavori pubblici proporre, d'accordo col Ministro della Marina, e, ove occorra, con altri ministri interessati, lo scioglimento dell'Amministrazione del Consorzio ed il prolungamento dei poteri del R. Commissario, in conformità alle norme fissate dall'art. 29 della legge.

Capo XV.

Art. 123.

Per quella parte che non risulti già disciplinata dalle norme del presente regolamento, tutti i servizi di competenza del Consorzio saranno ordinati secondo regolamenti approvati dall'assemblea.

Art. 124.

Entro un anno dall'approvazione del presente regolamento dovrà essere compiuta, previ accordi con le Amministrazioni interessate, la consegna di tutti gl'immobili e di tutti i mobili che, secondo le disposizioni della legge e nei limiti stabiliti dal presente regolamento, dovranno essere ceduti dallo Stato al Consorzio.

La consegna comprenderà anche gli spazi, gl'impianti ed ogni altra pertinenza del porto, che, all'atto della consegna, si trovino in qualsiasi modo dati in concessione o in uso a terzi.

Per quanto concerne le strade ferrate, saranno esclusi da questa consegna tutti gli oggetti che, a' termini del precedente art. 94, non debbono essere provvisti dal Consorzio.

Una copia del verbale di consegna e dell'inventario particolareggiato sarà trasmessa a ciascuno dei Ministeri interessati.

Atr. 125.

Al termine dei 60 anni, stabilito per la durata del Consorzio, la riconsegna di tutti gli immobili e di tutti i mobili da farsi allo Stato, secondo l'articolo 30 della legge, sarà regolata con accordi speciali fra il Comitato esecutivo e le competenti Amministrazioni, sarà eseguita in base agli inventari di cui nel precedente art. 63.

Art. 126.

Per i lavori dipendenti dalla legge 2 agosto 1897, n. 349, e per quelli iniziati ed eseguiti a senso dell'art. 95 e correlativi del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261, dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, tenuto conto del nuovo assetto dato alla gestione ferroviaria in dipendenza dell'esercizio di Stato, restano in vigore le disposizioni contenute negli articoli 129, 131, 132, 133, 134 del regolamento stesso, qui appresso riportate:

« Art. 129. — Nulla sarà innovato alla gestione dei lavori portuali e ferroviari dipendenti dalla legge 2 agosto 1897, n. 349, che siano stati appaltati o autorizzati anteriormente al 1° luglio 1903, salva la eventuale surrogazione del Consorzio al municipio di Genova, nell'anticipazione delle somme occorrenti, giusta l'art. 11 della legge 11 febbraio 1903, n. 50, e salvo per il Consorzio medesimo il beneficio delle economie, o il carico delle maggiori spese, che risultassero dalla definitiva liquidazione degli indicati lavori.

« Spetterà invece al Consorzio ogni provvedimento necessario per l'esecuzione di quelli, fra i lavori dipendenti dalla citata legge 2 agosto 1897, che non siano appaltati al 1° luglio 1903, ferme restando, nei rapporti della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, le disposizioni contenute nell'art. 4 della legge stessa e le speciali norme vigenti pei detti lavori ».

« Art. 131. — Nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905, le spese indicate nel precedente art. 98 saranno a carico della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo. I lavori di cui è cenno nell'art. 95 saranno eseguiti dalla medesima Società alle stesse condizioni e secondo il regolamento di esercizio delle strade ferrate, approvato con R. decreto 17 gennaio 1886, n. 3704, e le relative norme di

applicazione in data 24 dicembre 1887, per i lavori a carico dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali ».

« Art. 132. — Fino dal 1° luglio 1905, le attribuzioni del Circolo ferroviario di Genova per la vigilanza sui lavori e sulle provviste, effettuati dalla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, a termine del precedente art. 104, saranno esercitate a norma del regolamento per l'esercizio delle strade ferrate approvato con R. decreto 17 gennaio 1886, n. 3704 ».

« Art. 133. — Nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905, i rimborsi ed i pagamenti ai quali si riferisce il precedente art. 106, saranno regolati nel seguente modo:

« La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, per conseguire il progressivo rimborso delle spese relative alle sue prestazioni e di quelle direttamente sostenute, dovrà compilare, mensilmente e distintamente per ciascun appalto, una situazione particolareggiata dei mandati emessi durante il mese, secondo le norme presentemente in vigore.

« Il computo di tali spese e degli eventuali interessi sarà fatto secondo le norme in vigore per i lavori approvati sui fondi speciali dello Stato, di cui all'art. 67 del regolamento per l'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. decreto 17 gennaio 1886, n. 3704, e negli articoli 21 e 33 delle norme per l'applicazione del regolamento medesimo, seguendo le modalità da stabilire d'accordo fra il Consorzio e la Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

« Queste situazioni, accompagnate dai documenti giustificativi, vidimati dal Circolo ferroviario di Genova, saranno trasmessi in doppio esemplare al Consorzio, il quale, accertatane la regolarità, ne restituirà un esemplare alla Società predetta col visto di approvazione, dando le opportune disposizioni per il rimborso.

« I pagamenti ai terzi per lavori a contratto, per espropriazioni, per forniture dirette, ecc., saranno effettuati direttamente dal Consorzio, secondo le norme presentemente in vigore ed in base ai relativi documenti giustificativi presentati dalla Società e vidimati dal Circolo ferroviario di Genova.

« Il conto finale di liquidazione dei lavori sarà dalla Società presentato al Consorzio, dopo che avrà riportato la vidimazione del Circolo ferroviario di Genova.

« La Società continuerà a corrispondere nella misura attuale il concorso nelle spese di illuminazione del porto ».

« Art. 134. — Per tutto quanto è previsto nella legge 12 febbraio 1903, e nel presente regolamento circa la compilazione dei progetti e la esecuzione dei lavori e delle provviste, si osserveranno, in quanto sono applicabili, le disposizioni contenute nel regolamento per l'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. decreto 17 gen-

naio 1886, n. 3704, e le norme per l'applicazione del regolamento stesso, intendendosi deferite al Consorzio tutte le attribuzioni che dal detto regolamento sono assegnate all'Amministrazione centrale del R. Ispettorato generale delle strade ferrate ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici

SACCHI.

Il Ministro Segretario di Stato per la Marina

LEONARDI-CATTOLICA.

Il Ministro Segr. di Stato per l'Agricoltura, l'Industria ed il Commercio

NITTI.

Il Ministro Segretario di Stato per il Tesoro

TEDESCO.

ito stesso.
dal detto
l R. Ispet-

tici

a

il Commercio

io

Appendice N. 2 all'Ordine Generale N. 28-1912. (L.).

Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Firenze e di Firenze Centrale.

(Vedi Bollettino N. 44-1912 e 21-1913).

A partire dal 16 luglio 1913 la circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Firenze e di Firenze Centrale viene modificata come dal seguente prospetto:

DIVISIONI	SEZIONI	LINEE O TRONCHI DI LINEA COMPRESI IN CIASCUNA SEZIONE	*Osservazioni*
Firenze	Firenze	Chiusi (*i*)-Firenze C. M. (*e*). Bivio S. Marco Vecchio (*e*)-Faenza (*e*) Borgo S. Lorenzo (*e*)-Pontassieve (*e*)	(*i*) incluso (*e*) escluso
»	Firenze C.	Firenze S. M. N. (*i*)-Firenze C. M. (*i*). Firenze S. M. N. (*e*)-Pistoia (*i*). Firenze S. M. N. (e)-Bivio S. Marco V. (*i*). Diramazione per Firenze P. P. (*i*). Raccordi fra le linee suddette. Firenze S. M. N. (*e*)-S. Donnino (*e*).	

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella adunanza del 26 giugno 1913.

Ordine di Servizio N. 211. (M.C.L.).

Apertura all'esercizio della fermata di S. Antonino di Saluggia.

Dal 6 luglio 1913, verrà aperta all'esercizio sulla linea Torino-Milano, fra le stazioni di Saluggia e Livorno Vercellese, la fermata di S. Antonino di Saluggia con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 42 + 270, a destra nel senso da Torino a Milano;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di piccolo modello collocati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 686 quello verso Saluggia e di m. 766 quello verso Livorno Vercellese: la loro posizione normale è quella di via libera;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4422 con la chiamata S O.

La suddetta fermata sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo, (anche per conto dei privati) e verrà esercitata per mezzo di un agente del Movimento in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909. Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A ».

In partenza della fermata stessa saranno ammessi anche i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa, come si accetteranno pure le spedizioni di bagagli da trasportarsi egualmente a tariffa ridotta. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

La stazione di Saluggia sarà incaricata delle scritturazioni dei biglietti, bagagli ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato

(edizione 1° luglio 1908) » vedansi gli allegati B e C al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 212. (M.).

Ammissione della stazione di Pramaggiore al servizio pubblico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 173-1913).

Con riferimento al punto C sub 1° dell'Ordine di Servizio 173-1913, avvertesi che a datare dal 6 luglio 1913, la stazione di Pramaggiore della linea Treviso-Portogruaro viene abilitata al pubblico servizio ed ammessa senza eccezioni ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani, giornali, valori, merci a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O., feretri, veicoli e bestiame.

In relazione a quanto sopra, a pagina 75 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà depennare di fianco al nome della stazione di Pramaggiore il richiamo (***) annullando la corrispondente nota in calce.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 213. (C.).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli Agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 144-1913).

La Società Cooperativa di consumo fra gli Agenti ferroviari di Mortara, costituitasi nel 1912, sarà ammessa, a datare dal 16 luglio 1913, a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa

ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Il nome, pertanto, della nominata Società Cooperativa deve essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al regolamento predetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 214. (C.).

Tariffa locale N. 206 P. V.

Col 16 luglio 1913, la tariffa locale N. 206 P. V. valevole per le merci in destinazione per l'estero, sarà estesa ai trasporti di « canapa comune ecc. » provenienti da stazioni del tronco Sermide-Ferrara della Ferrovia Suzzara-Ferrara, in transito a Poggio Rusco ed in destinazione di Genova (S. Limbania Magazzini Doria e Molo Vecchio) Rivarolo Ligure Docks e Savona Marittima.

Pertanto, nella prima pagina della tariffa locale predetta, si dovrà inserire, fra i nomi delle stazioni mittenti di Montesanto e Polesella, quello della stazione di Poggio Rusco col richiamo *e*) alla seguente avvertenza da riportarsi a piè della seconda pagina della tariffa medesima.

« *e*) per i trasporti provenienti dalle stazioni del tronco Ser-
« mide-Ferrara della Ferrovia Suzzara-Ferrara ed in destinazione
« di Genova (S. Limbania, magazzini Doria e Molo Vecchio),
« Rivarolo Ligure e Savona Marittima.

« I prezzi da applicarsi per il percorso della detta Ferrovia sono quelli indicati nell'avvertenza *b*) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 215. (R.).

Opera di previdenza a favore del personale.

Con la legge 19 giugno 1913 N. 641, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 27 giugno 1913 (1) è istituita un'opera di previdenza alla quale sono inscritti tutti gli agenti stabili ed in prova delle Ferrovie dello Stato, allo scopo:

1° Di corrispondere un'indennità di buonuscita agli agenti stabili all'atto del loro esonero dal servizio od alla vedova ed ai discendenti se la morte dell'agente avviene in attività di servizio;

2° Di sussidiare, raccogliere, istruire e proteggere fino al 18° anno di età, orfani di agenti morti in attività di servizio o di pensionati;

3° Di corrispondere un assegno alimentare vitalizio:

a) alle madri vedove a carico di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero con le limitazioni stabilite dalla legge stessa;

b) alle vedove di agenti morti in attività di servizio, le quali non abbiano diritto a pensione per avere l'agente contratto matrimonio al 50° anno di età od oltre;

c) alle figlie nubili, orfane di madre alla morte dell'agente (in attività di servizio od esonerato), quando abbiano compiuto il 21° anno di età, se provviste di assegno annuo temporaneo sul fondo pensioni, od il 18° anno in caso contrario;

d) ai figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali, orfani di madre alla morte dell'agente, quando abbiano compiuto il 21° anno di età se provvisti di assegno temporaneo od il 18° anno in caso contrario.

Siccome le disposizioni della predetta legge hanno vigore dal 1° luglio 1912, fatta eccezione per il contributo dell'Amministra-

(1) Vedi *Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato* N. 27-1913.

zione in relazione ai prodotti del traffico, contemplato dal comma *a*) dell'art. 5, così si dispone che, a partire dal 1° luglio 1913 venga applicata la ritenuta del 0,60 % stabilita dal comma *b*) del predetto art. 5 sullo stipendio e sulla paga del personale stabile ed in prova, escludendo dal computo il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911 N. 310 e raddoppiando la stessa ritenuta fino a tutto giugno 1914, a ricupero delle quote arretrate dovute all'Opera di previdenza dal 1° luglio 1912.

Agli effetti della applicazione dell'imposta di ricchezza mobile, le competenze dovranno prima essere depurate oltre che delle ritenute pel fondo pensioni e sussidi e delle eventuali multe, anche delle ritenute a favore della nuova Opera di previdenza.

Avvertesi però che le somme trattenute per l'iscrizione degli agenti all'Opera predetta, da restituirsi agli agenti esonerati, licenziati o destituiti od alle loro famiglie, a forma dell'art. 3 della predetta legge, dovranno assoggettarsi all'atto del rimborso all'imposta di R. M. a carico dei percipienti, se le competenze dei predetti agenti erano tassabili.

Ordine di Servizio N. 216. (C.).

Concessioni speciali IV e V. - Viaggi del personale di accompagnamento.

Le disposizioni che regolano l'applicazione delle Concessioni speciali IV e V in quanto si riferiscono al personale d'accompagnamento addetto al servizio degli scrofolosi ed ammalati indigenti inviati ai bagni marini od alle cure termali ed ai ragazzi poveri inviati alle cure climatiche, possono venire applicate anche a quelle persone che dopo il viaggio di accompagnamento al luogo di cura, ritornano sole alla località da cui sono partite, od a quelle persone che dalla detta località si recano sole al luogo di cura per riaccompagnare gli scrofolosi, ammalati e ragazzi predetti nel viaggio di ritorno.

In ambedue i casi, i Comitati ammessi al beneficio delle Concessioni speciali IV e V debbono rilasciare per le persone di accompagnamento che intendono viaggiare nelle condizioni di cui

sopra una richiesta in duplice originale, uno dei quali sarà trattenuto dal bigliettario della stazione di partenza a giustificazione della omissione del biglietto a prezzo ridotto e l'altro dopo essere stato bollato col timbro a data della detta stazione rimarrà in possesso del viaggiatore per stabilirne la identificazione personale.

Su entrambi, nello spazio esistente sul frontespizio riservato alle « Annotazioni » i Comitati apporranno l'annotazione che segue:

« Il portatore della presente richiesta effettuerà il viaggio di andata *in accompagnamento* e quello di ritorno *isolatamente* (1).

Il Presidente del Comitato
(firma)

Mancando sulle richieste l'annotazione stessa, le stazioni dovranno rifiutare il rilascio del biglietto a prezzo ridotto pel viaggio isolato.

Quando invece le richieste presentate risultino regolari, le stazioni dopo averle bollate col timbro a data e dopo averne restituita una per la identificazione del viaggiatore, rilasceranno alle predette persone separati biglietti mod. C^{I} 202, sui quali, oltre il nome del viaggiatore, dovrà essere riportata l'annotazione risultante sulle richieste.

Si fa speciale raccomandazione al personale di controlleria di porre la massima diligenza nella verifica dei biglietti in parola, assoggettando le persone che fossero trovate a viaggiare isolatamente mentre avrebbero dovuto viaggiare in accompagnamento, al pagamento per tutto il percorso indicato sul biglietto, di due biglietti a tariffa ordinaria, tenendo bensì conto dell'importo già pagato. Alle dette persone dovranno essere ritirati la richiesta ed il biglietto di cui trovansi in possesso.

Ferma restando l'applicazione di quanto è stabilito dal punto XIV delle disposizioni generali comuni a tutte le Conces-

---

(1) o viceversa: *Isolatamente* nell'andata; *in accompagnamento* nel ritorno ».

sioni speciali nei riguardi delle responsabilità dei Comitati pel rilascio dei documenti di riduzione, e di quanto è stabilito dal punto XVII delle precitate disposizioni, si avverte che in analogia al penultimo capoverso del punto XVII predetto dovranno essere assoggettate al pagamento a tariffa ordinaria per tutto il percorso indicato sul biglietto, più tre volte l'importo stesso a titolo di penalità (non tenendo conto, beninteso, dell'importo già pagato) le persone che fossero trovate a viaggiare isolatamente senza aver titolo alla Concessione o che viaggiassero con documenti alterati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 217. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 161-1913).

Nella Tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal 1° agosto 1913, le seguenti modificazioni.

PARTE I *C*.

Pag. 17. — Annullare i nomi delle stazioni di « Lindau-Reutin » e « Lindau Stadt » e le relative distanze.

PARTE II, fascicolo 1°.

Pag. 9. — Avvertenze. — Al punto 1 va soppressa l'indicazione della stazione di « Lindau-Reutin ».

Pag. 26. — Annullare i nomi delle stazioni di « Lindau-Reutin » e Lindau Stadt » ed i relativi prezzi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 218. (C.).

Tariffa speciale di esportazione P. V.

(Vedi Circolare N. 1-1912).

Col 16 luglio 1913, la tariffa speciale di esportazione P. V. sarà estesa alla stazione di Mestre, limitatamente ai trasporti indirizzati alla Società Anonima Trasporti Mestre-Magazzini Generali, che provvederà per lo imbarco, in destinazione dell'estero.

Per conseguenza, nella detta tariffa si dovrà aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione, con richiamo (**) alla seguente nota da riportare a piè della pagina:

(**) Limitatamente ai trasporti indirizzati alla Società Anonima Trasporti Mestre-Magazzini Generali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 219. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Le stazioni di Caulonia, Como S. Giovanni, Fabriano, Gioia Tauro, Lagonegro, Massa e Porto Civitanova sono state rispettivamente fornite a partire dal 1° luglio 1913 degli abbonamenti speciali per le serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Stazioni	*Serie*
Caulonia	IX - X - XII - XVII - XX e P
Como S. Giovanni . . .	I- II - III - V - XVII - C - D e F
Fabriano	VI - VIII e K
Gioia Tauro	IX - X - XII - XVIII - XX e P.
Lagonegro	IX - X - XII - XVIII - XX e P
Massa	IV - IV *bis* - VII - VII *bis* - XVII e H
Porto Civitanova . . .	VI - VIII - L - e K.

Si avverte inoltre che all'Agenzia Antonucci di Chieti già provvista dei biglietti di abbonamento speciale delle serie VI - VIII e XI si sono pure forniti quelli della nuova serie *L*.

Per conseguenza nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 220 (M).

Modificazioni ed aggiunte all'elenco dei carri misti normali a P. V.

All'Elenco dei carri misti normali a P. V. (Edizione 1908) sono apportate le modificazioni ed aggiunte che risultano dall'allegato A al presente Ordine di Servizio, già attivate in via di esperimento e che sono rese ora definitive.

Le Divisioni del Movimento sorveglino che tali varianti siano esattamente applicate e si accertino che sulle parti I, II, III dell'Elenco stesso, siano praticate le debite correzioni.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 14, 15 *ai Guarda magazzino, ai Capi squadra alle merci ed alle Guardie di stazione addette agli uffici veicoli.*

Circolare N. 46. (C.).

Trasporti a domicilio a Bagni di Lucca.

Il giorno 5 luglio 1913 è stata aperta a Bagni di Lucca l'Agenzia di Città ed è stato istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio dalla stazione omonima alle località di Fornoli, Ponte a Serraglio, Villa e Bagni Caldi, ai prezzi ed alle condizioni indicati nell'allegato prospetto.

Pertanto, nella Parte III dell'Indice, a pag. 3, del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », si dovrà aggiungere « Ferrovia Aulla-Lucca », pagina 69; ed alla pag. 69 del detto fascicolo si dovrà sovraporre il prospetto di cui sopra.

Inoltre, a pag. 79 del « Prontuario dei Servizi Cumulativi e di Corrispondenza-Edizione 1° aprile 1913 », si dovrà aggiungere la lettera *D* nella 7ª colonna del prospetto, di fianco al nome della stazione di Bagni di Lucca.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 47 (S.).

Denominazione dei riparti per l'esecuzione e manutenzione di impianti elettrici dipendenti dal Servizio Lavori.

Ad evitare possibili confusioni nel recapito della corrispondenza riguardante i Reparti speciali istituiti in base all'art. 4 comma 3° dell'Ordine Generale N. 23-1912, per l'esecuzione e manutenzione degli impianti di trazione elettrica, dipendenti dal Servizio Lavori, e della corrispondenza che riguarda invece i reparti di trazione elettrica dipendenti dalle Divisioni compartimentali della Trazione disponesi che i sovradetti reparti per l'esecuzione e manutenzione di impianti elettrici dipendenti dal Servizio Lavori sieno denominati « Riparti Lavori - Linee Elettriche ».

Circolare N. 48. (P.).

Gratificazioni in dipendenza delle economie nelle spese di personale.

COMUNICAZIONE DELLA VOTAZIONE ANNUALE DEFINITIVA AGLI AGENTI AI QUALI SONO STATI ASSEGNATI I PUNTI DI MERITO.

Per la comunicazione della votazione definitiva annuale conseguita nell'anno finanziario 1912-13 dagli agenti ai quali sono stati assegnati i punti di merito, si stabiliscono le seguenti norme alle quali si prega di attenersi rigorosamente.

1. La comunicazione della votazione deve farsi a ciascun agente dallo stesso superiore che ha dato i punti di merito o da quello che, in caso di trasloco, esonero, ecc., lo ha sostituito, mediante apposito foglio personale contenente le seguenti indicazioni:

— nome e cognome dell'agente;

— qualifica;

— totale complessivo dei punti di merito assegnati all'agente nell'esercizio finanziario 1912-13 (seconda colonna della schedina P. 317);

— totale dei giorni di assenza dal servizio (terza colonna della schedina P. 317);

— votazione definitiva (quarta colonna della schedina P. 317);

— firma del superiore che ha assegnato i punti di merito, o di quello che lo ha sostituito.

Non occorre modulo speciale per la redazione di tale foglio.

2. All'atto della comunicazione, l'agente deve rilasciare, in segno dell'avuta partecipazione, la propria firma sopra un elenco tracciato come al seguente schema, del quale debbono esser preventivamente riempite le prime due colonne inscrivendovi gli agenti per ordine alfabetico.

Nome e Cognome dell'agente	Qualifica	Comunicazione della votazione 1912-913		Indicazioni relative agli eventuali reclami		*Osservazioni*
		Firma dell'agente	Data	Firma di chi consegna il reclamo (1)	Data	
1	2	3	4	5	6	7

(1) Agente o chi per esso.

3. Se qualche agente non intende ritirare il foglio od anche ritirandolo non intende apporre la firma sull'elenco, il superiore fa analoga annotazione nella colonna 7 « Osservazioni » indicando la data in cui ciò è avvenuto.

4. Agli agenti assenti per malattia, aspettativa, congedo straordinario ecc., l'assenza dei quali si presuma di qualche durata, la comunicazione della votazione deve farsi a domicilio, con i mezzi e nei modi normalmente seguiti per le comunicazioni d'ufficio, entro il termine indicato al punto 6°.

In tale occasione si dovrà indicare ai detti agenti le modalità da seguire nell'indirizzare ed inoltrare gli eventuali reclami ed il termine entro il quale devono presentarli (1).

5. Quando la partecipazione debba farsi a mezzo di posta, vale come data della comunicazione, la data del timbro postale dell'ufficio d'arrivo.

6. La comunicazione della votazione deve farsi con la massima sollecitudine, in modo che tutti gli agenti la ricevano *non più tardi del* 20 *luglio* 1913.

Reclami.

Indirizzo e termine di presentazione.

7. L'eventuale reclamo contro il risultato della votazione dev'essere indirizzato al superiore indicato a colonna 3 (per il personale degli uffici) o 5 (per il rimanente personale) dell'Allegato all'O. G. 9-1911 (2) e trasmesso per il tramite del superiore che ha assegnato i punti di merito o che ha partecipato la votazione, il quale, nell'inoltrarlo, deve fornire le notizie necessarie per risolverlo con cognizione di causa.

8. Il reclamo dev'esser presentato per iscritto e firmato ed *il termine utile per la sua presentazione è stabilito in* 15 *giorni*

(1) Vedi punti 7 e 8.
(2) Vedi al punto 10 le varianti per i Servizi Trazione, Veicoli e Movimento.

dalla data della comunicazione della votazione definitiva annuale; resteranno perciò senza effetto i reclami presentati oltre detto termine.

Se l'inoltro del reclamo avviene per posta vale come data di presentazione del reclamo quella del timbro postale dell'ufficio di partenza.

9° Il superiore a cui è inoltrato il reclamo lo esamina diligentemente, assume, se del caso, altre informazioni atte a metterlo meglio in grado di dare il suo giudizio, quindi o lo respinge inappellabilmente o lo accoglie. In quest'ultimo caso si regola come è indicato al punto 11°.

VARIAZIONI
ALL'ELENCO DEI SUPERIORI A CUI DEVONO INDIRIZZARSI I RECLAMI

10° Per effetto delle modificazioni introdotte nell'ordinamento dell'Amministrazione col R. Decreto n. 728 del 28 giugno 1912 ne derivano le seguenti varianti all'elenco dei superiori dei Servizi Trazione, Veicoli e Movimento ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami circa i punti di merito.

Servizio Trazione. — Il personale dei depositi e delle annesse officine indirizza i reclami:

al Capo divisione se il giudizio di merito fu espresso dal Capo riparto;

al Capo del riparto se il giudizio di merito fu espresso dal Capo deposito o dal Capo stazione incaricato del servizio trazione;

al Capo deposito titolare se il giudizio di merito fu espresso da un agente in sott'ordine (Capo tecnico o Capo deposito aggiunto).

Il personale delle officine di grande riparazione indirizza i reclami:

al Capo divisione se il giudizio di merito fu espresso dal titolare dell'officina;

all'Ingegnere titolare dell'Officina se il giudizio di merito fu espresso dal Capo tecnico.

Servizio Veicoli. — Il personale delle squadre rialzo, di verifica, untura e pulitura veicoli indirizza i reclami:

al Capo divisione se il giudizio di merito fu espresso dal Capo riparto;

al Capo del riparto se il giudizio di merito fu espresso da un agente in sott'ordine (Capo tecnico, Capo verificatore, Capo deposito o Capo stazione incaricato del servizio veicoli).

Il personale delle Officine di grande riparazione indirizza i reclami:

al Capo divisione se il giudizio di merito fu espresso dal titolare dell'Officina;

all'Ingegnere titolare dell'Officina se il giudizio di merito fu espresso dal Capo tecnico.

Servizio Movimento. — Il personale della Gestione marittima di Venezia e del Molo Vecchio e Punto franco di Genova indirizza i reclami al Capo divisione .

Definizione dei reclami.

Superiori incaricati di decidere in merito.

11° I Capi servizio, i Capi compartimento, il Capo dell'Esercizio Navigazione e i Capi divisione degli Uffici Compartimentali, ove riconoscano giustificati i reclami ad essi indirizzati, possono assegnare agli agenti reclamanti la votazione che ritengono giusto di attribuir loro mediante apposita annotazione da inserire in calce alla schedina individuale, come è indicato al richiamo (5) della schedina stessa, lasciando però intatta la votazione data dal superiore immediato.

Gli altri superiori ai quali siano indirizzati i reclami, devono, invece, per migliorare, se del caso, la votazione assegnata ai reclamanti, rivolgere motivata proposta al Capo della Divisione Compartimentale o del Servizio a seconda che i reclamanti appartengano alla Divisione od al Servizio e, solo dopo averne ottenuta la autorizzazione, potranno assegnare ai reclamanti la nuova votazione, la quale dovrà figurare sulla schedina nel modo sopraindicato assieme ad un accenno della superiore autorizzazione avuta.

Per le variazioni alle votazioni in seguito a reclamo non occorre ritornare sulle votazioni degli altri agenti anche se si viene a superare la media dei punti che il superiore aveva mensilmente a disposizione.

12° Tenuto conto del termine massimo assegnato per la comunicazione della votazione definitiva annuale e del termine ammesso per la presentazione degli eventuali reclami, questi devono essere definiti, *al più tardi*, entro il 30 agosto 1913.

Si raccomanda vivamente che le disposizioni contenute nella presente circolare siano, da chi spetta, rigorosamente e tempestivamente applicate affinchè entro il 30 agosto 1913 ogni questione relativa ai punti di merito per l'esercizio 1912-13 sia definitivamente risolta.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 211-1913.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di "S. Antonino di Saluggia".

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
S. Antonino di Saluggia	Chivasso . . .	1.85	1.30	0.85	2.75	1.95	1.30	Saluggia
	Torrazza di Verolengo . . .	1.05	0.70	0.45	1.50	1.05	0.65	
	Saluggia . . .	0.40	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25	
	Livorno Vercellese	0.60	0.45	0.30	0.90	0.65	0.40	
	Bianzè	1.25	0.85	0.55	1.85	1.30	0.80	
	Tronzano . . .	1.85	1.30	0.85	2.75	1.95	1.30	
	Torino P. Susa .	4.60	3.25	2.10	6.80	4.80	3.10	
	Santhià	2.20	1.55	1.05	3.30	2.30	1.50	

Nei volum
fra le stazioni
a pagina 82. f

S. Ant
ara | I. | V ...
— | — | —

— a pag
Vercellese inser
indicate nel pro

— a pag
inserire:

S. Antonino d

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 211-1913.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 82, fra i nomi di S. Antonio e Mantovano inserire:

/ S. Antonino di Saluggia / Torino-Milano / Torino / Novara / I / V (6) / B (6) / — / — / — / — / — / S.P. / — / — / / — / — / — / — / — / — /.

— a pagina 111, nella tabella (1), fra Saluggia e Livorno Vercellese inserire il nome di S. Antonino di Saluggia e le distanze indicate nel prospetto « Allegato C ».

— a pagina 233, fra S. Antonino e S. Antonio Mantovano inserire:

/ S. Antonino di Saluggia / 154. 4. 102. 30. 15 / 1361 * / 1375 * /.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 311-1913.

Distanze chilometriche dalla fermata di S. Antonino di Saluggia alle stazioni sottoindicate.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Modane Stazione	144	Brandizzo	19
Modane Confine (Bardonecchia Confine)	132	Chivasso	15
Bardonecchia Stazione . .	125	Castelrosso	11
Beaulard	119	Torrazza di Verolengo . .	8
Oulx	114	Saluggia	3
Salbertrand	108	Livorno Vercellese . . .	5
Chiomonte	98	Bianzè	10
Meana	91	Tronzano	15
Bussoleno	84	Santhià	18
Susa	91	S. Germano Vercellese . .	24
Borgone	76	Vercelli	37
S. Antonino	73	Borgo Vercelli	42
Condove	70	Ponzana	49
S. Ambrogio	66	Novara	59
Avigliana	63	Trecate	69
Rosta	58	Magenta	81
Alpignano	52	Vittuone	86
Collegno	48	Rho	95
Torino Porta Nuova . . .	43	Musocco	102
Torino Porta Susa . . .	38	Bovisa	104
Torino Dora	36	Milano C., P. G. e Scalo via Farini	108
Settimo	26	Milano Transito La Librera	110

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 220-1913.

Aggiunte e modificazioni all'elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a P. V. (Edizione 1908)

N. del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	*Osservazioni*
112	Alessandria	modificato	da oltre Bra fino Vievola e diramazioni	Vievola	—	
114	Id.	id.	da oltre Savigliano fino Dronero e diramazioni	Dronero	Savigliano Saluzzo	
330	Bologna	nuovo	da oltre Mantova fino Piacenza e diramazioni	Piacenza	—	■
454	Id.	modificato	da oltre Modena fino Mantova e sue diramazioni, escluse quelle verso Verona e verso Piadena	Mantova	—	■
617	Brescia	soppresso	—	—	—	
459	Id.	nuovo	da oltre Bologna fino Firenze e diramazioni	Firenze C. M.	Rifredi	■ *
60	Cuneo	soppresso	—	—	—	
62	Id.	id.	—	—	—	
60	Dronero	nuovo	da oltre Dronero fino Torino e diramazioni, esclusa quella di Saluzzo	Torino P. N.	Moretta Airasca	
62	Id.	id.	da oltre Saluzzo fino Alessandria e diramazioni	Alessandria	Saluzzo Savigliano	■
278	Id.	id.	da oltre Dronero fino Cuneo e diramazioni, esclusa quella di Busca verso Saluzzo	Cuneo	—	
612	Firenze P. P.	id.	da oltre Firenze fino Faenza e sua diramazione verso Bologna	Faenza	—	■ *
685	Id.	id.	da oltre Faenza fino Ancona e diramazioni	Ancona	—	■ *

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	Osservazioni
612	Livorno M.	modificato	da oltre Firenze fino Faenza e sua diramazione verso Bologna	Faenza	Lucca Pistoia Rifredi	
685	Id.	id.	da oltre Faenza fino Ancona e diramazioni	Ancona	Lucca Pistoia Rifredi	
484	Lucca	soppresso	—	—	—	
451	Mantova	Id.	—	—	—	
449	Id.	Id.	—	—	—	
955	Milano P. G.	Id.	—	—	—	
900	Id.	nuovo	dell'Estero, trans. Iselle	Domodossola	Arona Beura	
11	Milano P. R.	Id.	di Milano P. S. (loco)	Milano P. S.	—	*
900	Milano P. S.	soppresso	—	—	—	
460	Parma	id.	—	—	—	
480	Id.	id.	—	—	—	
538	Id.	nuovo	da oltre Bologna fino Padova e diramazioni	Padova	—	■ *
215	Piacenza	soppresso	—	—	—	
451	Id.	nuovo	da oltre Vicenza fino Udine e diramazioni	Udine	Cittadella Treviso	■
449	Id.	id.	da oltre Verona fino Venezia e diramazioni, esclusa quella di Vicenza verso Treviso	Venezia S. L.	—	■
612	Pisa C.	modificato	da oltre Firenze fino Faenza e sua diramazione verso Bologna	Faenza	Empoli	■
685	Id.	id.	da oltre Faenza fino Ancona e diramazioni	Ancona	Id.	■

	Via da seguire dal carro
	Lucca Pistoia Rifredi
	Lucca Pistoia Rifredi
	—
	—
	—
	—
ssola	Arona Beura
P.S.	—
	—
	—
	—
lova	—
	—
dine	Cittadella Treviso
ezia S. L.	—
Faenza	Empoli
Ancona	Id.

	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	*Osservazioni*
226	Sampierdar.	modificato	da oltre Savona fino Dronero e diramazioni	Dronero	Savona Bastia Cuneo	■
52	Torino P.N.	id.	da oltre Airasca fino Dronero e diramazioni	Id.	Airasca Moretta Saluzzo	
519	Verona P.V.	nuovo	da oltre Verona fino Mantova e diramazioni escluse quelle di Dossobuono e di Mantova, verso Modena	Mantova		■
325	Id.	id.	da oltre Mantova fino Modena e diramazioni, esclusa quella verso Bologna	Modena		■

Ordine di Servizio N. 5v (P.).

Elezioni per la nomina dei Rappresentanti del personale di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Si porta a conoscenza del personale che le elezioni per la nomina dei Rappresentanti del personale, di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310, avranno luogo nei giorni:

26, 27, 28 e 29 luglio 1913

secondo l'orario che sarà fissato per ciascuna sede di votazione dai funzionari competenti a norma del paragrafo 4 delle « istruzioni a stampa 5 giugno 1913 per l'applicazione del regolamento relativo alle dette elezioni ».

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Appendice a " B

Circolare N. 87

Smarrimento librett

Casa

Alag

Bonza

Cereso

Giova

Gina

La Gr

Man

Circolare N. 87R. (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
3281	Famiglia	Alagna prof. Francesco	Capo Istituto	R. Ginnasio Marsala
?	Personale	Alessio avv. Arcangelo	Giudice agg.	R. Pretura-Rocca d'Arazzo
?	»	Bonzani Augusto	Segretario	Tribunale Militare Torino
12704	»	Castelli Tullio	Giudice agg.	Tribunale di Treviso
3968	Famiglia	Ceresa Ettore	Uff. di dog.	Ministero Finanze
13633	Personale	Gialluca-Palmo Armando	Medico	Ministero Interno
4548	Famiglia	Giovannetti Emilio	Geometra	Genio Militare Livorno
111	»	Gina Paolo	Archivista	Corte dei Conti
5118	»	La Greca Giovanni	Cancelliere	R. Pretura - Pollica
20466	Personale	Mammana Francesco	aggiunto	R. Pretura - Alba

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
?	Famiglia	Martinelli comm. Cesare	Primo Pres.	Corte Appello Lucca
?	»	Melani Alfredo	Insegnante	R. Collegio Fanciulle - Milano
5869	Famiglia	Milani Ettore	1° Agente	Ministero Finanze
11070	Personale	Montieri Nicola	Applicato	Ministero Interno
14323	»	Mura avv. Candido	Segretario	Ministero Grazia e Giustizia
5746	Famiglia	Musso Candido	Ingegnere	Ministero Finanze
10413	»	Olivieri Giovanni	Agente Imp.	Intend. Finanza Catanzaro
2896 289	Personale Famiglia	Sacchi Guglielmo	Computista	Ministero Interno
10603	Personale	Tafuri Giovanni	Consigl. agg.	R. Prefettura - Ancona
2061 2130	Personale Famiglia	Ventura Luigi Leone	Segretario	Delegaz. Tesoro - Benevento
4220	Famiglia	Verani Bar. Carlo	Maggiore	11° Artiglieria - Alessandria
21183	Personale	Versace Giuseppe	Usciere	Intend. Finanza Messina

Circolare N. 88R (C.).

Congresso del Comitato permanente della Federazione Italiana dei Monti di Pietà in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Venezia e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 19 luglio 1913.

Ritorno: dal 14 al 25 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Circolare N. 89R (C.).

Congresso internazionale per la protezione dell'infanzia a Bruxelles.

Pei viaggi in destinazione di una delle stazioni di confine internazionale di Modane, Domodossola, Luino, Chiasso e viceversa dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata la applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata ad una delle stazioni suindicate e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 26 luglio 1913.

Ritorno: dal 23 al 31 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare 70R-1913, concernente l'XI° Congresso nazionale di musica in Torino.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Roma, luglio 1913 - Tip. Editrice Nazionale - C-86.

Circolare N. 90R (C.).

Concorso di aratri voltaorecchi in Porto S. Giorgio.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Porto S. Giorgio e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 10 luglio al 30 agosto 1913.

SPEDIZIONE DI MACCHINE.

Andata: dal 10 luglio al 20 agosto 1913.

Ritorno: dal 20 agosto al 30 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgone le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso Nazionale di Musica in Torino.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, luglio 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

SENTENZA

Passo a livello - Limiti di tempo per l'apertura.

Le Ferrovie non hanno obbligo di tenere aperti i passaggi a livello entro certi limiti di tempo, anzi per la sicurezza dell'esercizio e di quella stessa dei privati il regolare la chiusura dei passaggi al livello deve essere lasciato all'apprezzamento degli addetti alle Ferrovie insindacabile da parte degli estranei.

Dal fatto stesso dell'urto di una automobile contro i cancelli chiusi, scaturisce la prova che il conduttore non usò tutte le necessarie cautele e quindi della di lui colpa che l'obbliga al risarcimento del danno arrecato.

PRETURA DI OMEGNA 8-3-1913 - Cobianchi c. F.F. Stato.

FATTO.

Con atto di citazione del 16 luglio 1912, ufficiale giudiziario del Conc. Gauzetti, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato conveniva davanti al Giudice Conciliatore di Omegna il Cav. Giuseppe Cobianchi per sentirlo condannare al pagamento a favore di essa attrice della somma di L. 73.46 per danni arrecati con automobile al passo a livello ferroviario del tronco Novara-Vignale presso il Cas. 84 la sera dell'8 marzo 1912, oltre le spese del giudizio con sentenza provvisoriamente esecutiva.

Presentatesi le parti in giudizio l'attrice spiegava che la sera dell'8 marzo 1912 il sig. Cobianchi si dirigeva verso la frazione Vignale di Novara con un'automobile da lui stesso condotta, e

giunto al passaggio a livello ferroviario, urtava contro i due battenti del cancello di detto passaggio recando all'Amministrazione un danno liquidato in L. 73.46, come risultava da fattura che si produceva; che per tale fatto il Cobianchi venne bensì assolto in via penale dal Pretore di Novara; con sentenza in data 12 giugno 1912, che veniva anche prodotta, ma ciò non preclude ad ottenere il domandato risarcimento in via civile. Il Cobianchi obbiettava che a lui non può farsi risalire nessuna colpa nell'accaduto. Vi fu tra le parti un lungo dibattito circa le rispettive ragioni.

Il Cobianchi propose anche una riconvenzionale in L. 250 per i danni riportati nell'urto della sua automobile, domandando ammettersi la prova per testi sul seguente capitolo: « Vero che il danno subìto dall'automobile del convenuto fu di L. 250 ». E siccome il Cobianchi stesso in via subordinata contestava che il danno avuto dalla Ferrovia fosse quello domandato, l'attrice deduceva a prova testimoniale il seguente capitolo:

« Vero che le spese di riparazioni dovute eseguire ai cancelli del passaggio a livello N. 84, danneggiati dall'automobile del signor Cobianchi sono realmente costituite dai diversi titoli specificati nella fattura Raineri Paolo di cui in atti e da rammostrarsi ai testi esaminandi pel complessivo importo di L. 73.46. Intanto con verbale d'udienza 12 ottobre 1912 il Giudice Conciliatore sull'accordo delle parti, dichiarava la propria incompetenza e rinviava la causa davanti a questa Pretura. Quivi comparse le parti e continuato l'abbondante dibattito, la causa veniva messa in decisione alla udienza del 15 febbraio 1913.

DIRITTO.

Che non si crede necessario seguire le parti nelle loro divagazioni, poichè ben chiara si presenta la questione da risolvere. E per prima cosa bisogna dire che la sentenza del Pretore di Novara ha lasciato impregiudicata, come lo stesso magistrato ha tenuto a dichiarare esplicitamente, la controversia che in questa sede si dibatte, se cioè il danno prodotto dal Cobianchi al passaggio a livello sia civilmente risarcibile. Il caposaldo della responsabilità civile è affatto diverso da quello che il Pretore di Novara ha cre-

duto bene di accogliere a fondamento della responsabilità penale: l'uno è costituito dall'esistenza della colpa, l'altro dalla volontarietà del fatto.

Bisogna quindi ricercare se nell'accaduto vi sia stata colpa da parte del Cobianchi, e ricercare ancora se vi sia stata colpa da parte delle Ferrovie per poter ammettere, secondo il risultato di tale ricerca, la fondatezza della domanda attrice o di quella riconvenzionale, oppure nè dell'una nè dell'altra, per effetto della elisione o compensazione delle colpe. Esaminiamo prima il fatto delle Ferrovie, perchè ne rimane meglio lumeggiato quello del Cobianchi.

La colpa delle Ferrovie risulterebbe nel caso attuale dalla contravvenzione a un obbligo, ch'esse avrebbero commesso nel tener chiuso il cancello del passaggio a livello nel momento in cui vi urtò l'automobile del Cobianchi. Ora da nessuna disposizione di legge o di Regolamento, risulta che le Ferrovie abbiano l'obbligo di tenere aperti i passaggi a livello entro certi limiti di tempo, anzi è evidente che per la sicurezza dell'esercizio e di quella stessa dei privati il regolare la chiusura dei passaggi a livello doveva essere lasciato all'apprezzamento degli addetti alle Ferrovie insindacabile da parte degli estranei. Nessuna colpa quindi nelle Ferrovie, se esse usarono di un diritto nel chiudere il passaggio a livello, nel tempo che meglio credettero. Quanto al Cobianchi, la sua colpa dovrebbe risultare dal fatto di non aver adoperato tutta la prudenza, diligenza e attenzione richieste dalle circostanze del caso. Ora pel fatto stesso che avvenne l'urto dell'automobile col cancello, si deve credere che il Cobianchi non usò tutte le necessarie cautele. La strada poteva essere ingombra di un altro ostacolo qualunque, e il Cobianchi vi avrebbe inciampato lo stesso. Se la notte era buia, se la strada era stretta e tortuosa, egli doveva procedere con la lentezza che imponeva tale condizione di cose. Checchè egli potesse credere circa il passaggio a livello, se pure vi pensò: e abbiamo visto che non era in diritto di credere che fosse aperto ad ogni costo, il cancello era pure lì visibile, ed egli doveva vederlo, come altri che gli dettero l'avviso, lo videro, se la velocità tenuta e l'attenzione prestata, fossero state adeguate alla notte buia e alla strada tortuosa. Il danno dunque prodotto al cancello di che trattasi è avvenuto per colpa del Cobianchi e a norma dell'art. 1151 Cod. Civ. dev'essere risarcito.

Che la cifra domandata appare giustificata dalla fattura prodotta proveniente da un terzo estraneo alla lite, e sembrerebbe vessatorio a questo giudicante, tenuto conto della lieve entità della somma e della qualità delle parti in causa, il pretendere una prova ulteriore.

Che naturalmente la domanda riconvenzionale va respinta.

Che le spese seguono la soccombenza.

Che la clausola di provvisoria esecuzione può essere accordata, dovendosi ritenere come commerciale, per la più fondata dottrina e giurisprudenza, anche le obbligazioni provenienti da quasi-delitto, incontrate dai commercianti.

P. q. m.: Il Pretore definitivamente pronunziando nella causa proposta come sopra, in contradditorio delle parti e reietta ogni contraria istanza eccezione o deduzione.

Condanna il Cav. Giuseppe Cobianchi al pagamento a favore delle Ferrovie dello Stato della somma di L. 73.46 (lire settantatre e centesimi quarantasei) delle spese giudiziali, che si liquidano in L. 24.49, tutte segnate a debito, e dell'onorario di procuratore in L. 40, oltre quelle della presente sentenza, sua registrazione e successive occorrende.

Dichiara la presente sentenza provvisoriamente eseguibile non ostante gravame.

ANNO VI - N. 29

17 LUGLIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

R. D. *n. 775 del 22 giugno 1913 col quale viene approvata una aggiunta al regol mento approvato con R. Decreto 27 dicembre 1908, n. 819, riguardante la concessione dei compartimenti riservati sulle ferrovie dello Stato* . . . . Pag. 335

LEGGE *n. 772 del 26 giugno 1913 che, insieme ad altri provvedimenti, autorizza la spesa di L. 2.100.000 per la costruzione del secondo binario e per la esecuzione di alcune opere complementari della ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino* . . . . . » 337

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata*****:**

Ordine di Servizio N. 221. — Servizio cumulativo con le linee Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, Iseo-Edolo e Brescia-Iseo . . . . Pag. 481

Ordine di Servizio N. 222. — Servizio di corrispondenza con le tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina, esercitate dalla Società Veneta . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 223. — Concessione speciale XIV . . . » 482

Roma, luglio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 224. — Cambiamento di nome della stazione di “Frosinone” . . . . Pag. 482
Ordine di Servizio N. 225. — Servizio italo-germanico . . . » 483
Ordine di Servizio N. 226. — Servizio cumulativo con le Poste Svizzere. . . . . » 484
Ordine di Servizio N. 227. — Tariffa locale N. 220 P. V. . . » 485
Ordine di Servizio N. 228. — Servizi internazionali. . . . . » 486
Circolare N. 49. — Rinnovazione dei libri inventario del materiale di esercizio . . . . » 487
Circolare N. 50. — Servizio italo-austro-ungarico . . . . . » 488
Circolare N. 51. — Tassazione delle merci in genere da e per Chiasso loco . . . . » 489
Circolare N. 52. — Trasporti a domicilio a Manduria . . . . » 490

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 6[v] — Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1913-1914 . . . . Pag. 71
Ordine di Servizio N. 7[v] — Campagna saccarifera del 1913 . » 82

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. *n. 775 del 22 giugno* 1913, *col quale viene approvata una aggiunta al regolamento approvato con R. Decreto 27 dicembre* 1908, *n.* 819, *riguardante la concessione dei compartimenti riservati sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 2 del regolamento annesso al Nostro decreto 27 dicembre 1908, n. 819, per la concessione di compartimenti riservati sulle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la seguente aggiunta alla lettera *b*) dell'art. 2 del regolamento annesso al R. Decreto 27 dicembre 1908, n. 819: « i tenenti generali in posizione ausiliaria, già designati pel comando di un'armata in guerra, richiamati in temporaneo servizio per incarichi speciali e finchè perdurino gli incarichi stessi ».

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 161 dell'11 luglio 1913.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto. Il Guardasigilli: FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n. 772 del 26 giugno 1913 che, insieme ad altri provvedimenti, autorizza la spesa di L. 2,100,000 per la costruzione del secondo binario e per la esecuzione di alcune opere complementari della ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

. . . .

Omissis

Art. 6.

È autorizzata la spesa di L. 2.100.000 per la costruzione del secondo binario e per la esecuzione di alcune opere complementari della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino, riscattata in base all'articolo 7 della legge 27 giugno 1912, n. 638.

La suddetta spesa sarà imputata al capitolo n. 240 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-1913 ed ai corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

Omissis

. . . .

(1) Pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » N. 160 del 10 luglio 1913.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 26 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE

SACCHI - TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 221. (M.).

Servizio cumulativo con le linee Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, Iseo-Edolo e Brescia-Iseo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1912).

In relazione al punto 13 dell'Ordine di Servizio 69-1912 circa lo scambio del materiale rotabile con le linee Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, Iseo-Edolo e Brescia-Iseo, esercitate dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie, nell'allegato *A* all'Ordine di Servizio suddetto e nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza », edizione 1° aprile 1913, devono essere riportati i *Notabene* di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 222. (M.).

Servizio di corrispondenza con le tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina, esercitate dalla Società Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 263-1912).

In relazione al punto 4° dell'Ordine di Servizio 263-1912 relativo al passaggio del materiale rotabile sulle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina, deve essere modificato come appresso il *notabene* in calce all'allegato all'Ordine di Servizio suddetto:

N. B. — Sulle linee Padova-Piove, Padova-Bagnoli e Padova-Fusina non possono circolare carri a carrelli od aventi un interasse superiore a m. 3,50 *ed un peso massimo, per ciascun asse, supe-*

riore alle 8 tonnellate. Nessuna limitazione esiste però per il passaggio dei carri fino alla stazione di Padova-S. Sofia.

Analoga modificazione deve essere praticata nella nota in calce alla pagina 135 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1913 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 223 (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti nuovi sodalizi:

Sedi	*Denominazione*
Crenna (Milano)	Unione Sportiva Crennese.
Conegliano (Treviso)	Club Sportivo Coneglianese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 224. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di " Frosinone ".

La stazione di *Frosinone,* della linea Roma-Napoli, ha assunto la nuova denominazione di *Frosinone-Alatri-Fiuggi.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » alle pagine 42,150 (tab. 84), 151 (tab. 84-*a*)

e 226, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi analoga modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 225. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 204-1913).

Col 16 luglio 1913 viene pubblicato un 1° Supplemento alla Parte II A della nuova tariffa italo-germanica (edizione 1° maggio 1913), il quale comprende esclusivamente la ristampa della tariffa eccezionale estera pel trasporto di *carboni minerali* dalla Germania all'Italia.

Tale supplemento, che verrà distribuito, come di solito, dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, trovasi vendibile nelle stazioni principali al prezzo di cent. 15 per esemplare.

Nella Parte 1 B della tariffa italo-germanica (edizione 1° maggio 1913) sono da introdursi le seguenti aggiunte e modificazioni, causate da errori di stampa:

Pag. 80 - Aggiungere a mano la seguente voce, corrispondente a quella che risulta nel testo tedesco a pag. 167:

« 1050-606 *Acciaio* in lamiera, come sopra, munita di semplici buchi per bolloni e copiglie

7 { 5 / 8	13 / 15	—	—	3 / ecc. 1 *d*	II	1 *h n*

(La lamiera nichellata, ramata o ricoperta di ottone, si tassa come i lavori di ferro non nominati N. 988).

Pag. 126 - Nella nota (2) a piè di pagina rettificare « 10000 » in « 1000 ».

Nella Parte II A, a pag. 364, nella tariffa eccezionale N. 9, invertire l'indicazione dei transiti di Peri e di Iselle per modo che i prezzi che ora figurano per Peri restino esposti per Iselle e viceversa quelli di Iselle restino esposti per Peri.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 226. (C.).

Servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

Col giorno 16 luglio 1913 si attuerà una nuova edizione della tariffa pel Servizio cumulativo colle Poste Svizzere, valevole per trasporti a grande velocità di numerario, valori e merci, in colli pesanti non oltre Kg. 20 da e per la *Svizzera, la Germania, il Belgio, la Danimarca, la Gran Bretagna, il Lussemburgo, la Norvegia, i Paesi Bassi (Olanda) e la Svezia.*

Questa edizione abroga e sostituisce completamente quella *del* 1° *settembre* 1903, i relativi supplementi, nonchè tutti gli Ordini di Servizio, le Istruzioni, le Circolari, ecc. riflettenti l'eseguimento e la tassazione dei cointesi trasporti, pubblicatisi a tutt'oggi.

Al servizio cumulativo in parola, ora esteso, come risulta dall'intestazione, anche *alla Danimarca, alla Norvegia e alla Svezia,* sono ammesse le stazioni indicate nell'elenco delle stazioni italiane (pagine 18-35), quelle del Lago di Como (pagine 43-50) e tutte indistintamente le località degli Stati esteri sopra citati.

Per l'eseguimento dei trasporti da o per località non ammesse al servizio cumulativo con le dette Poste Svizzere e delle spedizioni eccedenti il peso di 20 Kg. per collo, provvede il paragrafo 3 delle Disposizioni Regolamentari della tariffa stessa.

Si richiama la speciale attenzione delle stazioni e degli uffici interessati sulle nuove disposizioni regolamentari e prescrizioni per l'applicazione della tariffa in parola, di cui le più importanti sono

costituite dal paragrafo 12 (istradamento dei trasporti) e dal paragrafo 15 che esclude le spese anticipate.

Si avverte, poi, che la relativa Istruzione (edizione settembre 1903) continuerà a rimanere in vigore fino alla prossima pubblicazione di un 1° supplemento alla « Istruzione pei trasporti merci da o per l'estero (Servizio internazionale) edizione 1° gennaio 1913, in cui l'art. 50 della detta istruzione verrà completato con l'aggiunta delle disposizioni speciali interessanti il servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

L'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze provvederà per la distribuzione degli esemplari della nuova tariffa, nel consueto quantitativo, a tutte le stazioni della Rete, fornendone, inoltre, alle stazioni principali, una scorta in più per la vendita al pubblico, al prezzo di L. 0,80 per ciascun esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 227. (C.).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 156-1911).

Col 16 luglio 1913 la tariffa locale N. 220 P. V. Serie A, B e C, valevole rispettivamente per i trasporti di barbabietole in natura, zucchero greggio, melasso e zucchero comune, è estesa alle spedizioni di barbabietole in natura, in destinazione di Ostiglia ed a quelle di zucchero greggio, melasso e di zucchero comune, in partenza dalla stazione medesima.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella intestazione della serie A, B*a* e B*b*, C*a* e C*b* della tariffa suddetta.

In conseguenza di tale provvedimento tutte le spedizioni, ammesse a godere di detta tariffa e provenienti dallo zuccherificio Ostigliese e dirette al medesimo, dovranno effettuarsi da e per la stazione di Ostiglia e pertanto nella tariffa stessa saranno da apportarsi le seguenti modificazioni:

Nella intestazione della serie *A* sopprimere la stazione di Mantova e l'annotazione (4) relativa alla stazione di Poggio Rusco.

Nelle intestazioni delle serie *Ba* e *Bb*, *Ca*, *Cb* sopprimere le stazioni di Mantova e Nogara nonchè l'annotazione (3)*b* relativa alle stazioni di Ferrara e di Suzzara e le annotazioni (3)*b* e (5) relative alla stazione di Poggio Rusco.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 228. (C.).

Servizi internazionali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 125, 156 e 157 del 1913).

Si avverte che l'apertura al servizio delle merci della linea svizzera del Lötschberg (Frutigen-Brig (Brigue) ha avuto luogo il *giorno* 15 *luglio* 1913.

Da tale data restano pertanto annullate le disposizioni che risultano dagli avvisi stampati in carta rosa ed allegati alle pubblicazioni, fatte il 1° maggio 1913, in merito alle tariffe merci in servizio diretto italo-germanico ed italo-svizzero, ed *entrano completamente in vigore*:

a) la nuova Parte II A del servizio diretto italo-germanico, nonchè le distanze chilometriche ed i prezzi *per via Iselle*, risultanti rispettivamente nella Parte II B-Fascicolo 1 e Fascicolo 2, riguardo al servizio in parola:

b) la nuova Parte II-A del servizio diretto italo-svizzero ed il 26° supplemento alle dette tariffe dirette, di recente pubblicazione e nel quale sono comprese le nuove disposizioni circa l'istradamento e la tassazione dei trasporti.

c) le nuove Tariffe pel trasporto a piccola velocità accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-inglese ed italo-belga-neerlandese,, pubblicatesi pure di recente.

Si fa inoltre presente che, dalla stessa data del 1° luglio 1913, sono da apportarsi le seguenti modificazioni nella sopra indicata

nuova Parte II-A delle tariffe dirette italo-svizzere (edizione 1 maggio 1913):

1. Eliminare tutti i prezzi di trasporto pei transiti di Chiasso e Pino risultanti ora esposti per le stazioni di: Fribourg, Interlaken (Bahnhof), Interlaken (Oststation), Payerne, Spiez ed Yverdon, tanto nelle tariffe generali a G. V. e P. V., quanto nella tariffa speciale a Piccola Velocità Accelerata e nelle diverse tariffe eccezionali;

2. Cancellare nella tariffa eccezionale N. 2 (vini ecc.) *pel transito di Pino,* i prezzi speciali del Gruppo III che, contrassegnati dal richiamo (1), figurano ora esposti per le stazioni di: Alt-Solothurn, Deitingen, Derendingen, Herzogenbuchsee, Langenthal S B B, Laufen, Neu-Solothurn, Riedtwil, Selzach, Wangen an der Aare e Zwingen.

3. La nota (1), risultanta a pag. 90 e 97 della detta tariffa eccezionale N. 2, deve essere pure eliminata.

Qualora dall'applicazione della nuova Parte II-A del servizio italo-svizzero, si siano verificati eventuali aumenti nei prezzi di trasporto in confronto a quelli della corrispondente Parte II-B, pubblicatasi il 1° giugno 1906, questi ultimi prezzi saranno accordati in via di rimborso;

fino al 30 giugno 1913, se trattasi di spedizioni effettuate in base alla tariffa speciale a Piccola Velocità Accelerata;

fino al 15 giugno 1913, se si tratta di spedizioni effettuate in base alle tariffe generali a G. V. e P. V. ed alle tariffe eccezionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 49. (R.).

Rinnovazione dei libri inventario del materiale di esercizio.

A seguito delle constatazioni eseguite per accertare la consistenza dei materiali d'esercizio in consegna alle sedi dei Servizi, Uffici, Magazzini, Depositi combustibili e Stazioni, si sta provve-

dendo, da parte del Servizio Ragioneria, alla rinnovazione dei vecchi libri inventari sul nuovo Mod. R-127.

Il Servizio stesso per mezzo delle Ragionerie distaccate provvederà pertanto a far presentare a ciascun consegnatario in doppio esemplare l'inventario rinnovato.

Il consegnatario deve firmare entrambi gli esemplari in segno di accettazione e trattenerne uno per proprio uso agli effetti di cui all'art. 1 delle Norme allegate all'Ordine di Servizio N. 90-1912.

I vecchi libri inventari saranno ritirati a cura delle Ragionerie distaccate e conservati in archivio.

Circolare N. 50 (C.).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Circolare N. 22-1913).

Vagoni speciali privati pel trasporto di birra, carichi di fusti vuoti di ritorno.

Consta che alcune stazioni della Rete si rifiutano di effettuare il trasporto di ritorno di fusti da birra, vuoti, caricati su vagoni speciali privati, ritenendo questi ultimi compresi fra i carri speciali della tariffa diretta italo-austro-ungarica.

Ora, poichè la sopracitata disposizione del § 14, si riferisce *esclusivamente* ai carri speciali privati, da ritornarsi *vuoti, esenti da tassa,* la medesima non può estendersi a quelli in argomento, i quali vengono spediti *col carico completo* di fusti vuoti da birra come spedizioni ordinarie, contro pagamento delle relative tasse di porto.

Si interessano pertanto le stazioni a voler accettare le dette spedizioni come trasporti normali, inoltrandole pel transito di con-

fine ed in base alle tasse complessive che risulteranno più convenienti, sempre quando il mittente non abbia prescritto sulla lettera di vettura, la via da farsi seguire al trasporto stesso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 51. (C.).

Tassazione delle merci in genere da e per Chiasso loco.

Si è rilevato che non tutte le stazioni applicano l'intera quota di diritto fisso dovuta in base alle tariffe interne italiane per le spedizioni da o per *Chiasso loco,* mentre trovandosi la detta stazione su territorio svizzero, non è concesso alle parti di effettuare le operazioni di carico e scarico anche quando ciò sarebbe ammesso dalle tariffe interne italiane, giacchè l'eseguimento di tali operazioni spetta esclusivamente ed in ogni evenienza alla ferrovia, per effetto delle disposizioni contenute nell'art. 256 del « Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie » edizione maggio 1910 e riportate a pagina 24 del fascicolo speciale delle « Operazioni e formalità doganali » edizione maggio 1910.

Per conseguenza, in conformità a quanto si pratica per le spedizioni *da e per Modane loco,* anche per le spedizioni *da o per Chiasso loco* deve essere applicata l'intera quota del diritto fisso previsto dalle tariffe interne italiane.

Qualora si tratti di merci a vagone completo, fruenti di tariffe i cui diritti fissi non comprendono le quote per le operazioni di carico e scarico, si deve riscuotere in più, rispetto a *Chiasso loco*, un diritto fisso nella misura qui sotto rispettivamente indicata:

di L. 0.58 per tonnellata, se trattasi di spedizioni a Grande Velocità;

di L. 0.515 per tonnellata, se trattasi di spedizioni a P. V. Accelerata;

di L. 0.4892 per tonnellata, se trattasi di spedizioni a P. V. Ordinaria.

Ad eguale trattamento dovranno andare pure soggette le spedizioni dalla Svizzera all'Italia o viceversa, *via Chiasso,* per le quali i mittenti, per quanto riguarda il percorso italiano, abbiano richiesta l'applicazione delle relative tariffe interne.

All'uopo si fa presente che le disposizioni per l'applicazione del diritto fisso italiano nel ricarteggio delle spedizioni dalla Francia all'Italia e viceversa, *via Modane* (di cui la Circolare numero 31-1912) devono intendersi estese pure ai trasporti di merci a vagone completo fruenti sul nostro percorso di prezzi, i cui diritti fissi non comprendono le quote per le operazioni di carico e scarico.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 52. (C.).

Trasporti a domicilio a Manduria.

(Vedi Ordine Generale N. 4-1913).

In seguito alla cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana, e diramazione Novoli-Nardò Centrale, alla Società Anonima delle Ferrovie Salentine, sono da apportarsi le seguenti varianti al fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 »:

— a pag. 3 aggiungere nell'*Indice* della Parte III, « Ferrovie Salentine . . . . », pag. 69;

— a pag. 22 cancellare il nome della stazione di Manduria ed i relativi prezzi;

— a pag. 69 sovrapporre il prospetto allegato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 221-1913.

In calce alla pag. 1 dell'allegato *A* all'Ordine di Servizio numero 69-1912 ed alla pagina 72 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza edizione 1° aprile 1913 », riportare rispettivamente per la linea Brescia-Iseo il seguente *notabene*:

N. B. — Sul tratto Brescia-Passirano Paderno della linea Brescia-Iseo è ammesso il passaggio del materiale rotabile avente un peso per asse non superiore a tonn. 15, *una distanza fra gli assi estremi non maggiore di m.* 6 *per veicoli con assi rigidi, ed una distanza illimitata fra gli assi estremi o fra i perni dei carrelli pei veicoli portanti il segno ←—○—→ e pei veicoli a carrelli. Per il passaggio del materiale sul tratto Paderno-Iseo della linea stessa è stabilito un peso massimo per asse non superiore a tonn.* 10, *una distanza fra gli assi estremi non maggiore di m.* 5 *per veicoli con assi rigidi ed una distanza illimitata fra gli assi estremi e fra i perni dei carrelli per veicoli portanti il segno ←—○—→ e per veicoli a carrelli.*

In calce alla pag. 2 dell'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 69-1912 ed alla pag. 73 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1913 », riportare rispettivamente il seguente *notabene* per le linee Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano Paderno ed Iseo-Edolo:

N. B. — Sulla linea Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano Paderno e Iseo-Edolo è ammesso il passaggio del materiale rotabile avente un peso per asse non superiore alle tonn. 15, *una distanza fra gli assi estremi non maggiore di m.* 6 *per veicoli con assi rigidi ed una distanza illimitata fra gli assi estremi o fra i perni dei carrelli per veicoli portanti il segno ←—○—→ e per veicoli a carrelli.*

Allegato N. 2 ter
(§ 8 del Regolamento).

Tabella dell'aumento del 6 per mille

applicabile — in esecuzione della legge per l'Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato — *ai trasporti a Grande Velocità, Piccola Velocità accelerata e Piccola Velocità ordinaria.*

PREZZI DI TRASPORTO	Aumento	PREZZI DI TRASPORTO	Aumento
Fino a L. 0.95	—	Da L. 220.85 a L. 229.15	1.35
Da L. 1.— a L. 12.50	0.05	» » 229.20 » » 237.45	1.40
» » 12.55 » » 20.80	0.10	» » 237.50 » » 245.80	1.45
» » 20.85 » » 29.15	0.15	» » 245.85 » » 254.15	1.50
» » 29.20 » » 37.45	0.20	» » 254.20 » » 262.45	1.55
» » 37.50 » » 45.80	0.25	» » 262.50 » » 270.80	1.60
» » 45.85 » » 54.15	0.30	» » 270.85 » » 279.15	1.65
» » 54.20 » » 62.45	0.35	» » 279.20 » » 287.45	1.70
» » 62.50 » » 70.80	0.40	» » 287.50 » » 295.80	1.75
» » 70.85 » » 79.15	0.45	» » 295.85 » » 304.15	1.80
» » 79.20 » » 87.45	0.50	» » 304.20 » » 312.45	1.85
» » 87.50 » » 95.80	0.55	» » 312.50 » » 320.80	1.90
» » 95.85 » » 104.15	0.60	» » 320.85 » » 329.15	1.95
» » 104.20 » » 112.45	0.65	» » 329.20 » » 337.45	2 —
» » 112.50 » » 120.80	0.70	» » 337.50 » » 345.80	2.05
» » 120.85 » » 129.15	0.75	» » 345.85 » » 354.15	2.10
» » 129.20 » » 137.45	0.80	» » 354.20 » » 362.45	2.15
» » 137.50 » » 145.80	0.85	» » 362.50 » » 370.80	2.20
» » 145.85 » » 154.15	0.90	» » 370.85 » » 379.15	2.25
» » 154.20 » » 162.45	0.95	» » 379.20 » » 387.45	2.30
» » 162.50 » » 170.80	1 —	» » 387.50 » » 395.80	2.35
» » 170.85 » » 179.15	1.05	» » 395.85 » » 404.15	2.40
» » 179.20 » » 187.45	1.10	» » 404.20 » » 412.45	2.45
» » 187.50 » » 195.80	1.15	» » 412.50 » » 420.80	2.50
» » 195.85 » » 204.15	1.20	» » 420.85 » » 429.15	2.55
» » 204.20 » » 212.45	1.25	» » 429.20 » » 437.45	2.60
» » 212.50 » » 220.80	1.30	» » 437.50 » » 445.80	2.65

PREZZI DI TRASPORTO						Aumento	PREZZI DI TRASPORTO						Aumento
Da	L.	445.85	a	L.	454.10	2.70	Da	L.	729.15	a	L.	737.45	4.40
»	»	454.15	»	»	462.45	2.75	»	»	737.50	»	»	745.80	4.45
»	»	462.50	»	»	470.80	2.80	»	»	745.85	»	»	754.10	4.50
»	»	470.85	»	»	479.10	2.85	»	»	754.15	»	»	762.45	4.55
»	»	479.15	»	»	487.45	2.90	»	»	762.50	»	»	770.80	4.60
»	»	487.50	»	»	495.80	2.95	»	»	770.85	»	»	779.10	4.65
»	»	495.85	»	»	504.10	3 —	»	»	779.15	»	»	787.45	4.70
»	»	504.15	»	»	512.45	3.05	»	»	787.50	»	»	795.80	4.75
»	»	512.50	»	»	520.80	3.10	»	»	795.85	»	»	804.10	4.80
»	»	520.85	»	»	529.10	3.15	»	»	804.15	»	»	812.45	4.85
»	»	529.15	»	»	537.45	3.20	»	»	812.50	»	»	820.80	4.90
»	»	537.50	»	»	545.80	3.25	»	»	820.85	»	»	829.10	4.95
»	»	545.85	»	»	554.10	3.30	»	»	829.15	»	»	837.45	5 —
»	»	554.15	»	»	562.45	3.35	»	»	837.50	»	»	845.80	5.05
»	»	562.50	»	»	570.80	3.40	»	»	845.85	»	»	854.10	5.10
»	»	570.85	»	»	579.10	3.45	»	»	854.15	»	»	862.45	5.15
»	»	579.15	»	»	587.45	3.50	»	»	862.50	»	»	870.75	5.20
»	»	587.50	»	»	595.80	3.55	»	»	870.80	»	»	879.10	5.25
»	»	595.85	»	»	604.10	3.60	»	»	879.15	»	»	887.45	5.30
»	»	604.15	»	»	612.45	3.65	»	»	887.50	»	»	895.75	5.35
»	»	612.50	»	»	620.80	3.70	»	»	895.80	»	»	904.10	5.40
»	»	620.85	»	»	629.10	3.75	»	»	904.15	»	»	912.45	5.45
»	»	629.15	»	»	637.45	3.80	»	»	912.50	»	»	920.75	5.50
»	»	637.50	»	»	645.80	3.85	»	»	920.80	»	»	929.10	5.55
»	»	645.85	»	»	654.10	3.90	»	»	929.15	»	»	937.45	5.60
»	»	654.15	»	»	662.45	3.95	»	»	937.50	»	»	945.75	5.65
»	»	662.50	»	»	670.80	4 —	»	»	945.80	»	»	954.10	5.70
»	»	670.85	»	»	679.10	4.05	»	»	954.15	»	»	962.45	5.75
»	»	679.15	»	»	687.45	4.10	»	»	962.50	»	»	970.75	5.80
»	»	687.50	»	»	695.80	4.15	»	»	970.80	»	»	979.10	5.85
»	»	695.85	»	»	704.10	4.20	»	»	979.15	»	»	987.45	5.90
»	»	704.15	»	»	712.45	4.25	»	»	987.50	»	»	995.75	5.95
»	»	712.50	»	»	720.80	4.30	»	»	995.80	»	»	1000 —	6 —
»	»	720.85	»	»	729.10	4.35	»	»	1000.05	»	»	1000.95	6 —

TRASPORTI

nelle Stazioni delle

LOCALITÀ	Grande Velocità				
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere
	Tassa per ogni spedizione ed operazione di				
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	P[illegible] per [illegible] divisibile di 10[illegible] k[illegible]
1	2	3	4	5	6
(*) Manduria	0. 15	—	0.05	0.25	0. 20

Allegato alla Circolare N. 52-1913.

ORTI DOMICILIO

delle rrovie SALENTINE

...de Veloci...								
...rario ...eziosi	...bili ed oggetti volu-minosi		Piccola Velocità					
Diritto fisso per ogni spedi-zione		Tassa minima per ogni spedi-zione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti volu-minosi	Grana-glie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedi-zione	OSSERVAZIONI
			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
5	7	8	9	10	11	12	13
0.25	0.45	0.25	0.15	0.45	0.10	0.20	

Ordine di Servizio N. 6v (P.).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1913-1914.

(Vedi Ordine di Servizio N. 7v-1912).

In relazione alla convenzione stipulata il 20 aprile 1906 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-Convitto Municipale dei figli di agenti delle Ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1913-914 si concederanno dei sussidî di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidî si riportano ammesse al presente Ordine di Servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del Convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i proprî figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1913-1914.

Art. 1.

I sussidî d'istruzione, di cui al presente Ordine di Servizio, sono istituiti per mantenere agli studî presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi Stazione — Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado — Capi gestione — Sotto Capi Deposito — Assistenti tecnici — Contabili

— Disegnatori — Applicati — Impiegati — Assistenti dei lavori — Aiutanti Applicati — Aiutanti Disegnatori — Capi fermata di 1° e 2° grado — Guarda magazzino — Assistenti — Macchinisti — Gerenti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidî d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidî d'istruzione è assolutamente facoltativa di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studî col beneficio del sussido d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviarî o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidî conferibili per l'anno scolastico 1913-1914 sarà determinato dal Consiglio d'Amministrazione.

Non potranno conferirsi più di due sussidî contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione Compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del Tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal Sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente ed

autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del Regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, N. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1912-913 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1913.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione Compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione Generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numro dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc. ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione Generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione Compartimentale l'elen-

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età;

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;
(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il collegio-Convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, e il Regio Ginnasio o la scuola Tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 40, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente padre dell'alunno, e L. 25 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 40 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'istituto *in quattro rate trimestrali anticipate,* di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno* decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 40 si intende dovuto al collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dello anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticiptamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 40 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nell. retta mensile di L. 40 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a forma dei regolamenti scolastici in vigore

per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30, da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari a lire 25 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica speciale regime dietetico esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un pagliericcio, un materasso con

crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendoche al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due *blouses*.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° — quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° — di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° — quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso; subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Allegato A all'Ordine di Servizio N° 6V-1913.

ELENCO

delle località i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Vada — Cecina — Bibbona — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Follonica — Gavorrano — Vignale Riotorto — Giuncarico — Montepescali — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera — Bolgheri — Scarlino — Rispescia — Corneto.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Riparbella — Volterra — Ponte Ginori — Casino di Terra.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino Pontecorvo — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro — Cassino.

Linea Roma Termini-Terracina.

Cecchina — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — Capistrello — Civita d'Antino — Civitella Roveto — S. Vincenzo.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellòle Fasani — Castelforte — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Ontanese — Artena-Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Roccaravindola Monteroduni — S. Agapito Longano — Venafro.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Venere — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano — S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salsa Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bellamuro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi di Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne — Montecorvino.

Linea Salerno-Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casalvelino — Ascea — Pisciotta — S. Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante

— Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Corace.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Ruccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Rende S. Fili — Pedace — Pietrafitta.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

S. Arcangelo di Romagna — Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Motta di Foggia — Arpi — Incoronata — Ortanova — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Carovigno — S. Vito d'Otranto — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Beffi — Molina — Acciano — Fontecchio — Fagnano Campana — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castellagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano — Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne-Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Lecce-Francavilla.

Novoli — Carmiano — Montironi — Copertino — Nardò Città — Campi Salentina — Salice — Guagnano — S. Pancrazio — Erchie Torre S. Susanna — Avetrana — Sava — Manduria.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo-Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Giardinetto — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietralcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Cerda-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — San Stefano di Camastra — Tusa — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Olivieri — Falcone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 6ᵛ-1913.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. -1913 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il Postulante)

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 6-V 1913.

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia di calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfond
» 1 Ombrello
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» - Coperte secondo stagione.

Ordine di Servizio N. 7v. (M. V. C.).

Campagna saccarifera del 1913.

Allo scopo di regolare i trasporti delle barbabietole, dei relativi residui e delle calci di defecazione da e per le fabbriche di zucchero, durante la campagna saccarifera del 1913, si dànno le seguenti disposizioni:

1) Noleggio dei carri agli zuccherifici. — In relazione agli appositi contratti stipulati fra la nostra Amministrazione e le Ditte esercenti gli zuccherifici, saranno assegnati temporaneamente *in noleggio a quest'ultime* carri aperti a sponde alte.

Di massima saranno accordati carri di portata da 10, 12, 13 tonn.; si escludono quelli da 14. Carri di maggiore portata potranno essere noleggiati soltanto per determinati casi, pei quali ne risulti dimostrata l'opportunità.

2) Consegna e marcatura dei carri noleggiati. — La *consegna* dei carri alle Società esercenti gli Zuccherifici, avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno stabiliti di comune accordo fra le Divisioni del Movimento e le Società esercenti gli Zuccherifici; essa potrà avvenire anche a gruppi ed in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

Le Divisioni del Movimento prenderanno in tempo accordi con quelle dei Veicoli per stabilire la località e la data in cui debbono effettuarsi le *consegne* e le marcature dei carri, il quantitativo dei carri da marcarsi e le inscrizioni da praticarsi su ciascuno dei medesimi.

La consegna anche parziale dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale mod. M-181 (già G-181), redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna stessa e firmato dai Rappresentanti della Ferrovia e degli Zuccherifici. Uno degli esemplari rimarrà alla Società ricevente, e gli altri saranno spediti in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna dei carri, alla Divisione del Movimento, alla Delegazione

del Materiale mobile di Milano o di Napoli, nella circoscrizione della quale la stazione è compresa ed al competente Ufficio di Controllo.

A loro volta, le Delegazioni del Materiale mobile invieranno sollecitamente detti verbali all'Ufficio del Materiale mobile in Roma.

Su questi verbali dovrà risultare esattamente la marca, la serie ed il numero di servizio dei carri, la portata in tonnellate indicata sui longaroni, nonchè la tara reale di ciascun carro, che dovrà essere stabilita possibilmente col peso a bilico della stazione, ovvero con quello esistente nel recinto degli Stabilimenti.

Si fa speciale raccomandazione di indicare sui verbali con precisione la portata dei carri e la data della loro consegna perchè su questi dati si basa essenzialmente il computo delle tasse di trasporto, la liquidazione della tassa fissa e di conguaglio e quella di nolo.

Qualora gli Zuccherifici non si prestassero a ricevere in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa dovrà figurare sul verbale, poichè dalla medesima data dovrà sempre precorrere il nolo.

Nel caso invece si preveda di non poter consegnare a qualche zuccherificio tutti i carri o parte di essi alla data prestabilita, la Divisione del Movimento interessata dovrà darne avviso allo stesso zuccherificio almeno 8 giorni prima, indicando approssimativamente l'epoca nella quale avverrà la consegna.

A cura delle competenti Divisioni dei Veicoli, sulle pareti dei carri noleggiati sarà esposta l'iscrizione: « *Barbabietole*-1913 », seguìta dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Fabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

I carri noleggiati saranno a volta a volta consegnati promiscuamente nei singoli raccordi senza riguardo alla loro portata.

3) Uso e trattamento dei carri noleggiati. — I carri noleggiati dovranno essere adoperati esclusivamente per il trasporto delle barbabietole, dei relativi residui e delle calci di defecazione, fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le Fabbriche

di zucchero alle quali i carri stessi sono assegnati quando per concessione speciale del Servizio del Movimento trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati più località sedi di zuccherificio, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente fra gli zuccherifici stessi.

Salvo contraria autorizzazione delle Divisioni di Movimento, non si dovranno accettare da una stessa stazione e nello stesso giorno, carri carichi di barbabietole diretti a diversi Zuccherifici.

Le stazioni di partenza dovranno vigilare che i carri non siano caricati oltre la loro portata, compresa la tolleranza del 5 %, e vietare che sui medesimi si formino cumuli eccessivi, che possano determinare la caduta delle bietole durante la corsa e le manovre.

Verificandosi quest'ultima irregolarità, le stazioni dovranno ordinare lo scarico della parte eccedente.

Per i trasporti di fettucce destinate a stazioni di produzione di barbabietole, gli Zuccherifici dovranno servirsi preferibilmente di carri noleggiati; per quelli diretti ad altre località, impiegheranno invece esclusivamente carri ordinari.

I carri che hanno servito al trasporto di fettuccie dovranno sempre essere diligentemente ripuliti a destino.

Purchè autorizzati dal Servizio del Movimento, gli Zuccherifici potranno inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito dovranno eseguire le registrazioni d'uso, onde assicurare la percezione dei noli dovutici dalle Ferrovie medesime e di quelle altre tasse di passaggio, di manovra ecc., stabilite per Convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri; ed in quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di Servizio, essi dovranno essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

4) Restituzione e smarcatura dei carri noleggiati. — La *restituzione* anche parziale dei carri dalle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi solamente nella stazione a contatto con la fabbrica

stessa od in quella ove ebbe luogo la consegna. Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, per l'esecuzione di queste operazioni le Divisioni di Movimento, d'accordo con quelle dei Veicoli, provvederanno di volta in volta nel modo più opportuno.

Anche per la riconsegna dei carri noleggiati si dovrà redigere apposito verbale mod. M-181 *a* (già G-181 *a*) steso in triplo esemplare, uno dei quali rimarrà alla Ditta che restituisce i carri e gli altri saranno spediti in piego raccomandato e nella stessa giornata della riconsegna, uno alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o di Napoli e l'altro alla Divisione Movimento interessata.

Le Delegazioni del Materiale mobile a loro volta rispediranno sollecitamente tali verbali all'Ufficio del Materiale mobile in Roma.

Sui verbali di consegna e di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi.

Per facilitare ed affrettare la riconsegna e la smarcatura dei carri noleggiati, d'accordo fra le Divisioni del Movimento e quelle dei Veicoli, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra di rialzo.

Durante il periodo nel quale avranno luogo le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre saranno designati appositi operai incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungeranno nelle località all'uopo fissate, i Capi Stazione ne informeranno direttamente la rispettiva Squadra di rialzo, la quale, a sua volta, invierà tosto sul posto uno degli agenti incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso verrà dato contemporaneamente per norma alla Divisione del Movimento ed a quella dei Veicoli interessate, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Agli effetti del nolo, si concede alle Fabbriche che la restituzione dei carri ad esse noleggiati avvenga anche in ordine non rigorosamente cronologico rispetto alla consegna, purchè la portata complessiva dei carri che si restituiscono, sia corrispondente a

quella dei carri che avrebbero dovuto essere restituiti per i primi.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale provvederà per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criteri sopracitati.

5) Esazione dei corrispettivi. — All'atto della consegna dei carri, agli incaricati delle Fabbriche, il capo della stazione ove si effettua la consegna stessa, dovrà esigere dai medesimi una *tassa fissa* di L. 20 per ogni carro, aumentata di L. 7,50 per ogni tonnellata in più pei carri superiori alle 12 tonnellate.

Le Divisioni del Movimento sono tenute a dare preventive disposizioni alle stazioni pel pronto incasso e pel versamento degli importi di cui trattasi, accertando la loro esattezza ed effettuandone la regolarizzazione contabile.

Completata la consegna dei carri assegnati a ciascuna Fabbrica, le Divisioni del Movimento indicheranno al proprio Servizio l'ammontare delle singole riscossioni, distinte per Fabbrica, fatte dalle stazioni per tale titolo.

I conti pel *nolo dei carri* saranno mensilmente trasmessi, dal Servizio del Movimento, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse Fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertirne telegraficamente il Servizio del Movimento.

6) Spedizioni di carri noleggiati vuoti. — I carri noleggiati vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte degli Zuccherifici, di regolare lettera di porto. Con una stessa lettera di porto non potrà essere spedito più di un carro; sulla medesima dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, che non siano coperti da un corrispondente numero di chilometri a carico, per fatto della Fabbrica dello zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0,05 per carro e per chilometro.

Per esempio: lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia, e li fa poscia rispedire a Modena od a Lavino ove vengono caricati per Bologna; la Ferrovia, pel primo caso, in cui l'intero percorso a vuoto Bologna-Samoggia-Modena vien coperto dal percorso a carico Modena-Samoggia-Bologna, non esigerà alcuna tassa; nel secondo caso invece, in cui il percorso a vuoto Samoggia-Lavino non è coperto da un corrispondente percorso a carico, applicherà, pei quattro carri presi ad esempio, la tassa di L. 0,05 per carro-chilometro computata sulla distanza che intercede fra Lavino-Samoggia e viceversa. Nel caso invece che i quattro carri venissero rispediti sempre vuoti e d'ordine dello Zuccherificio, una prima volta da Samoggia a Mantova e poscia da Mantova a Nogara, ove vengono finalmente caricati per Bologna (via Poggiorusco), la tassa sopradetta sarà applicata pei soli chilometri a vuoto non coperti numericamente dal susseguente percorso a carico, cioè sulla differenza chilometrica fra i percorsi Bologna-Samoggia-Modena-Mantova-Nogara, e quello di Nogara-Bologna (via più breve).

Le stazioni che riceveranno ordini dallo Zuccherificio di rispedire carri vuoti, dovranno scortarli di regolare lettera di porto, esponendovi però sempre la sopracitata tasse per l'intero percorso successivo al primo viaggio a vuoto. Gli eventuali rimborsi della medesima, totali o parziali, saranno fatti in sede di Controllo ed in base a domanda degli zuccherifici.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti, eventualmente autorizzati a passare sulle linee di altre Amministrazioni, dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria da presentarsi dagli Zuccherifici, e, saranno pure esenti da tassa di trasporto.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o la *rispedizione altrove* di carri giunti vuoti.

7) Spedizioni di carri noleggiati carichi. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa.

e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione speciale* ».

Per facilitare la verifica delle tasse, si prescrive che le stazioni mittenti appongano sulle lettere di porto con apposito timbro la dicitura: « *carro noleggiato* », indicando sempre sul documento stesso la portata del carro, risultante sui lungaroni.

Le stazioni applicheranno ai carri stessi le etichette prescritte per le spedizioni ordinarie. Agli Zuccherifici è data però facoltà di applicare ai carri delle etichette colorate per distinguere le diverse provenienze delle barbabietole, ma in modo che le etichette stesse non ricoprano altre indicazioni esistenti sui carri.

8) Modo d'inoltro dei carri noleggiati carichi e vuoti. — Le Divisioni fisseranno i treni, sia ordinari che straordinari, da utilizzarsi pel trasporto dei carri noleggiati, tanto carichi quanto vuoti, in modo che tutti i carri carichi di barbabietole possano partire dalla stazione mittente nella stessa giornata del carico od al più tardi nella notte successiva. Provvederanno pure per la pronta introduzione dei carri carichi nei binari di raccordo e perchè non appena estratti dai medesimi, vuoti o ricaricati di fettuccie, possano ripartire per la loro destinazione.

In quanto lo consenta la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettuccie e dei carri vuoti si dovranno utilizzare i treni merci ordinari. Qualora però il loro orario non si presti allo scopo, i treni stessi dovranno essere sostituiti da appositi treni speciali o facoltativi, sopprimendo di conseguenza i treni ordinari sulla tratta corrispondente. I treni destinati per l'inoltro del materiale vuoto dovranno essere utilizzati anche pei trasporti di fettuccia diretti a stazioni di produzione di barbabietole.

L'orario dei treni prescelti dovrà essere comunicato agli zuccherifici affinchè a loro volta possano organizzare il lavoro di carico e di scarico in modo da concorrere efficacemente all'intento di ottenere una rapida circolazione del materiale.

Le divisioni del Movimento si manterranno in rapporti continui e diretti coi rappresentanti degli zuccherifici incaricati di regolare questi trasporti (nella parte di loro competenza) sia per disciplinare la circolazione del materiale vuoto, onde evitarne incroci, sia per sollecitare le operazioni di carico di scarico di pesa-

tura in modo da non dare luogo ad agglomeramenti eccessivi di materiale nelle stazioni, sia per l'effettuazione e la utilizzazione dei treni merci all'uopo specializzati, sia inoltre per intensificare i trasporti stessi specialmente nella 2ª quindicina del mese di settembre, a fine di affrettare la restituzione dei carri noleggiati ed evitare che i forti trasporti della vendemmia si sovrappongano oltre il mese di settembre a quelli delle barbabietole.

9) Avvisi agli zuccherifici degli arrivi di bietole. — Gli arrivi delle barbabietole devono essere partecipati alle Fabbriche mediante lettera di avviso e non si dovranno consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

10) Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo. — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di Servizio N. 147/1912, le stazioni restano autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M-540 e M-541 (già G-540 e G-541). Dovranno però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri in entrata nei raccordi completandovi le finche 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 23 e compilarne apposito estratto mod. M-539 (già G-539), limitatamente pure alle finche sopradette, da inviarsi giornalmente alla propria Divisione.

11) Riparazione-sostituzione dei carri guastati durante il noleggio. — Le Ditte sono responsabili dei danni subìti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni, all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contraddittorio (col concorso del Verificatore nelle stazioni sedi di personale di verifica) alla constatazione delle eventuali avarìe, le quali dovranno essere descritte sul mod. M-538.

Le Divisioni dei Veicoli provvederanno poi, colle modalità di uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputabili.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione*, a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella a contatto con la Fabbrica alla quale i carri sono noleggiati, il Capo stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto, che a sua volta ne dovrà tosto avvertire lo Zuccherificio.

I carri ai quali viene applicata l'etichetta per le Officine (cioè con tagliando O) dovranno essere per cura della Stazione prontamente sostituiti con altri di tipo analogo, se richiesto dallo Zuccherificio. A questi ultimi dovrà essere applicata la scritta di specializzazione come è detto all'art. 2, mentre a quelli che vengono tolti dalla circolazione, per essere inviati in Officine, tale scritta dovrà essere cancellata subito, come è detto all'art. 4.

I carri guasti che non vengono etichettati per le Officine, perchè possono essere riparati o dai Verificatori o dalle Squadre Rialzo, non vengono di massima sostituiti, ma devono essere riparati il più sollecitamente possibile e con precedenza sugli altri. Quando però si ritenesse di non poterli restituire alla circolazione prima della fine del terzo giorno dalla data del loro ritiro, dovranno venire sostituiti. A tal fine le Squadre Rialzo ogni qualvolta riceveranno per la riparazione un carro noleggiato pel trasporto delle barbabietole dovranno far conoscere alla Stazione, mediante mod. M-40 (già G-40), la durata probabile della riparazione. La Stazione, accusando ricevuta del detto modulo, indicherà per iscritto alla Squadra se e con quale carro dovrà essere sostituito quello guasto.

Anche di queste sostituzioni, la stazione dovrà informare la Fabbrica dello zucchero.

In tutti questi casi si dovrà pure provvedere, seguendo le disposizioni più sopra stabilite, alla compilazione dei verbali moduli M-181 e 181 *a* (già G-181 e 181 *a*).

L'addebito alle Ditte per le avarie ai carri dovrà essere fatto a cura delle Divisioni Veicoli.

12) Tassazione dei trasporti effettuati con carri noleggiati. — Ai trasporti eseguiti da e per le Fabbriche di zucchero, con i carri ad esse assegnati, verranno applicate le tariffe in vigore per il genere dei trasporti stessi, notando che agli effetti del punto 1° comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata. In altri termini le tasse saranno sempre da

calcolarsi in minimo sul peso corrispondente alla portata del carro impiegato.

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tolleranza del 5 % agli effetti dell'applicazione dell'art. 105 delle Tariffe; quindi se la differenza fra il peso dichiarato e quello riconosciuto non supera l'accennata percentuale, non sono da applicarsi penalità.

In caso diverso si deve far luogo all'applicazione della multa in ragione di una volta il complemento tassa, se la differenza fra il peso dichiarato ed il riconosciuto non supera il 10 % della portata del carro impiegato (art. 105, comma *a*), e di due volte il complemento tassa, qualora la differenza superi il 10 % della portata del detto carro (art. 105, comma *b*).

La tassa di pesatura devesi applicare indistintamente in tutti i casi previsti dall'art. 113 delle tariffe, cioè quando il peso non sia stato dichiarato dal mittente o quando quello riconosciuto sia inferiore al dichiarato e la differenza ecceda il 5 %.

Sia pel materiale carico che per quello vuoto, i relativi documenti di scorta dovranno essere presentati in tempo utile, onde evitare ritardi, disguidi o ingombri.

13) Tasse di sosta per giacenza carri carichi. — Non sono soggetti ad alcuna tassa di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che essi rimangono nelle loro fabbriche, e quando giacciono *vuoti* nelle nostre stazioni.

Per le soste, oltre i termini di tempo per il carico e lo scarico stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, dei carri noleggiati che *giacciono carichi nelle stazioni* della Rete dello Stato, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti per la spedizione, nonchè di quelli pure carichi spediti dalle Fabbriche di zucchero e che *sostano nelle stazioni in attesa dello scarico*, sarà applicata la tassa di L. 5 per carro e per giorno indivisibile.

Per le soste invece di carri noleggiati alle Ditte, carichi di merci destinate agli Zuccherifici e *giacenti nelle stazioni a cui questi sono allacciati, od in altre intermedie* fra la stazione di spedizione e quella di destinazione, per causa delle Ditte stesse, e cioè perchè queste non possono ricevere i carri in questione nelle

loro Fabbriche, o per altre cause estranee alla Ferrovia, sarà applicata la tassa di L. 2,50 per carro, se le soste non sono superiori a 12 ore e quella suddetta di L. 5 per carro e per giorno indivisibile, se le soste sono superiori a ore 12.

Prima di applicare queste ultime tasse, le stazioni devono contestare agli Zuccherifici e per essi ai loro Rappresentanti, le soste dei carri che diedero motivo alle tasse stesse.

A tale scopo, la stazione cui fa capo la Fabbrica, segnerà in altro apposito registro mod. M-538 tutti i carri carichi giacenti in essa, o fatti trattenere nelle precedenti stazioni per evitare ingombri carri che la Fabbrica ha dichiarata di non poter ricevere. Detto libro è da presentarsi al Rappresentante dello Zuccherificio, affinchè ne prenda nota e convalidi la contestazione fatta con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti. Se il Rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà una annotazione nel libro stesso, constatante il rifiuto, annotazione che varrà come prova irrefragabile dell'impedimento opposto dalla Fabbrica al ricevimento dei carri.

La contestazione in discorso deve essere fatta non appena cominciano le soste nella stazione allacciata, o quando questa ha avuto sicura notizia dei carri trattenuti nelle precedenti stazioni.

Per la decorrenza delle soste valgono le seguenti norme:

a) per i carri trattenuti nelle precedenti stazioni: dal momento in cui furono trattenuti, fino all'ora reale del loro proseguimento;

b) per i carri giacenti nella stazione allacciata: dal momento in cui il carro è pronto alla consegna, fino all'ora in cui venne effettivamente consegnato.

Le stazioni allacciate alle Fabbriche si metteranno in relazione con le altre interessate, per avere i dati occorrenti per il computo delle accennate soste.

Tali tasse di sosta saranno dalle Stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

14) Facoltà di eseguire in porto assegnato le spedizioni delle barbabietole, dei loro residui e della calce di defecazione. — È accordato alle Società proprietarie degli Zuccherifici, che presero in noleggio carri (Vedasi elenco in calce) di

eseguire in porto assegnato, tanto nei carri stessi quanto in carri non noleggiati, le spedizioni di barbabietole dirette alle rispettive fabbriche, e quelle di fettucce e di calce di defecazione, a chiunque dirette, provenienti dalle fabbriche medesime.

Per i trasporti suddetti che fossero eseguiti dopo la restituzione dei carri noleggiati, e per tutti quelli che fossero eseguiti da altre Ditte che non avessero preso in noleggio carri, può accordarsi l'eseguimento dei trasporti in porto assegnato alla condizione che le parti abbiano ottenuta la relativa concessione, che deve risultare dall'apposito atto d'obbligo.

Sucreries (con Zuccherificio a Spinetta) — *Ostigliese* (Ostiglia) — *E. Maraini* (Lendinara) — *Agricolo-Ferrarese* (Ferrara) — *L. Bonora* (Ferrara) — *Gulinelli* (Pontelagoscuro, Massalombarda, Mezzano) — *Italiana Zucchero Indigeno, sede di Genova* (Bologna, Granaiolo) — *Italiana Zucchero Indigeno, sede di Roma* (Legnago, Rieti, Cesena, Rovigo, Bazzano) — *Ligure-Lombarda* (Parma, Montepulciano, Sambonifacio, Tavernelle, S. Vito al Tagliamento, Senigallia) — *Romana* (Pontelagoscuro) — *Imola* (Imola) — *Ligure-Ravennate* (Classe) — *Eridania* (Forlì) — *Italo-Belga* (Foligno) — *Valsacco* (Valsacco) — *Agricolo-Lombardo* (Casalmaggiore).

15) Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci. — L'Amministrazione Ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, destinate o provenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa. Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi ed altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa della irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale*.

Agli effetti degli indennizzi per ritardo della consegna della *merce*, i termini di resa saranno prorogati di tre giorni, come alle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale 220.

16) Deposito di bietole in attesa di carico. — In caso di bisogno, riconosciuto dalle Divisioni del Movimento, queste potranno concedere che le barbabietole vengano depositate, senza pa-

gamento di sosta, nei piazzali delle stazioni in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per l'Amministrazione Ferroviaria, e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

17) Pesatura dei carri. — Per le pesature dei carri entro le fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

Tanto il personale di stazione quanto quello degli Uffici incaricato di controlleria, dovranno valersi anche dei ponti a bilicó esistenti nell'interno degli stabilimenti per gli accertamenti che riterranno di eseguire.

18) Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle Stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio delle Divisioni del Movimento, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

In quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le Norme e Condizioni stabilite per gli altri trasporti.

19) Sospensione del riposo domenicale. — Durante i mesi di agosto e settembre resta sospeso il riposo domenicale per quanto riguarda le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a P. V. di barbabietole, dei loro residui e delle calci di defecazione.

Si raccomanda vivamente alle Divisioni del Movimento e dei Veicoli di provvedere all'esatto e completo adempimento delle disposizioni contenute in questo Ordine di Servizio. Si interessano poi particolarmente gli Ispettori di Riparto, i Controllori del Materiale e quelli del Traffico alla maggiore sorveglianza, affinchè le stazioni abbiano ad attenersi strettamente alle disposizioni stesse.

Distribuito ai Controllori del materiale e del traffico, Capi stazione, Capi gestione, Capi squadra alle merci, Capi manovra, Capi verificatori e verificatori delle linee sulle quali normalmente si svolgono trasporti di barbabietole.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 91 R (C.).

IV Mostra d'arte in Rimini.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Rimini e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferrovario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 20 luglio al 30 settembre 1913.

Spedizioni delle opere d'arte.

Andata: dal 20 al 30 luglio 1913.

Ritorno: dal 30 luglio al 30 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso Nazionale di Musica in Torino.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, luglio 1913 — Tip. Edit. Nazionale C. 80.

della concessione
-1913 concernente

tore Generale

BIANCHI.

Circolare N. 92R (C.).

Esposizione Mugellana e della Val di Sieve in Borgo S. Lorenzo.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a B. S. Lorenzo e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno* dal 20 luglio al 20 settembre 1913.

SPEDIZIONI DI MERCI, BESTIAME E DA CORTILE.

Andata: dal 20 al 30 luglio 1913.

Ritorno: dal 30 luglio al 20 settembre 1913.

Le spedizioni di *animali da cortile* fruiranno del **ritorno gratuito**, purchè l'andata *sia effettuata a tariffa generale.*

Il ritorno gratuito sarà accordato verso presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della Mostra attestante che gli animali figurarono alla medesima.

Tali documenti dovranno essere ritirati dalla stazione di Borgo S. Lorenzo per l'invio al Controllo in Firenze.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione pei viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso Nazionale di Musica in Torino.

Circolare N. 93R (C.).

Congresso della Federazione Nazionale dei licenziati dalle Scuole Agrarie e Speciali di Agricoltura in Senigallia.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Senigallia e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 31 luglio al 3 agosto 1913

Ritorno: dal 3 luglio al 10 agosto 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale.

Circolare N. 94R (C.).

Congresso del comitato permanente della federazione italiana dei Monti di pietà in Venezia.

(Vedi Circolare N. 88R-1913).

I termini di tempo per fruire dei ribassi della concessione speciale I nei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 18 al 27 luglio 1913

Ritorno: dal 22 luglio al 2 agosto 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, luglio 1913 — Tip. Editrice Nazionale C.-80.

Errata-corrige

Circolare N. 39-1913 (Boll. N. 25-1913). - Nell'ultimo capoverso del comma *b*) del punto 1°, dopo la parola *analogamente*, aggiungere: « gli agenti di scorta ed il manovale pulitore ».

Ordine di Servizio N. 219. (Boll. N. 28-1913). — A pagina 473 di fianco alla stazione di Caulonia invece della serie XVII, leggasi la serie XVIII e di fianco alla stazione di Lagonegro, invece della serie P, leggasi la serie M.

Ordine di Servizio N. 172. (Bollettino N. 26-1913). — Allegato *B*, pag. 5, l'indicazione « Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnano » deve essere rettificata in: *Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana;*

— pag. 2, il nome di « Miggiano-Montesano-Specchi » deve essere modificato in: *Miggiano-Montesano-Specchia.*

A pagina 29 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) », decimo capoverso, aggiungere dopo « Lucca-Bagni di Lucca » l'indicazione della linea: *Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.*

Ordine di Servizio N. 211. (Bollettino N. 28-1913). — Allegato *B*, terza riga, invece di « S. Antonio e Mantovano » leggasi: *S. Antonino e S. Antonio Mantovano.*

La tabella « allegato N. 2 *ter* » compresa nel presente bollettino fa parte dell'allegato N. 1 all'Ordine di Servizio N. 171-1913.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 30

24 LUGLIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *n. 801 del 20 marzo 1913 col quale la Direzione generale delle ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere alla costruzione diretta in economia del tronco Bologna-Pianoro della direttissima Firenze-Bologna* . . . . Pag. 339

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 229. — Attivazione del doppio binario sul tratto Portogruaro-S. Stino di Livenza . . . . . . » 491

Ordine di Servizio N. 230. — Servizio diretto italo-belga. . . » ivi

Ordine di Servizio N. 231. — Servizio di corrispondenza con la Tramvia Novi-Ovada. - Fermata di S. Rocco . . . . » 492

Ordine di Servizio N. 232. — Limitazioni di servizio nella stazione di Torre Annunziata Città. . . . . » 493

Ordine di Servizio N. 233. — Certificati per i trasporti di bestiame . . . . » 494

Roma, luglio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 234. — Cambio di nome della stazione di Riardo . . . . Pag. 494
Ordine di Servizio N. 235. — Estensione del servizio merci a Monastero Pratavecchia. . . . . » 495
Ordine di Servizio N. 236. — Versamento degli introiti e scritturazioni contabili della casa cantoniera di Segesta . . . » 496
Ordine di Servizio N. 237. — Tariffe pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-inglese ed italo-belga-neerlandese . . . . » 496
Ordine di Servizio N. 238. — Trasporto viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato . . . . ». 497
Ordine di Servizio N. 239. — Variazioni alla nomenclatura dei conti dell'esercizio 1913-1914 . . . . » ivi
Circolare N. 53. — Apertura delle agenzie di città e Castelraimondo, Camerino ed a Signa . . . . ». 501
Circolare N. 54. — Chiusura dell'agenzia di città in Canosa di Puglia . . . . » ivi
Circolare N. 55. — Modificazioni dei prezzi di trasporto fra Aosta ed i paesi della vallata. . . . . » 502
Circolare N. 56. — Concessione speciale XX . . . . » ivi
Circolare N. 57. — Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal R. Decreto n. 477 del 7 novembre 1902 . . . . » 504
Circolare N. 58. — Modificazioni ai prezzi dei trasporti sulle Ferrovie dello Stato . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. *n.* 801 *del* 20 *marzo* 1913, *col quale la Direzione generale delle ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere alla costruzione diretta in economia del tronco Bologna-Pianoro della direttissima Firenze-Bologna* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 12 luglio 1908, n. 444, con la quale veniva all'articolo 1 autorizzata la costruzione della direttissima Firenze-Bologna;

Visto l'art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse alla industria privata, modificato dalla successiva legge 12 luglio 1908, n. 444 e dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Vista l'urgenza di iniziare la costruzione della detta linea, cominciando dal 1° tronco Bologna-Pianoro;

Considerata l'opportunità e la convenienza di dare lavoro alle cooperative di produzione e di lavoro della regione;

Considerato non essere tecnicamente possibile frazionare in diversi lotti l'appalto del tronco in parola, il cui ammontare eccede il limite massimo stabilito dalla legge 25 giugno 1909, n. 422, per essere accessibile ai Consorzi di cooperative; eppertanto convenga allo scopo indicato, autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad eseguire in economia la costruzione del detto tronco;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale*, n. 164 del 15 luglio 1913.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere, colle stesse facoltà e norme con le quali provvede alla esecuzione dei lavori in conto patrimoniale di cui all'art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429, alla costruzione diretta in economia mediante cottimi del tronco Bologna-Pianoro della direttissima Firenze-Bologna in base al relativo progetto approvato con decreto Ministeriale n. 5150 del 4 settembre 1912, affidando fin dove lo ritenga conveniente, l'esecuzione dei lavori alle cooperative di produzione e lavoro di quelle regioni.

Art. 2.

Le spese per la costruzione in economia del tronco Bologna-Pianoro della direttissima Bologna-Firenze saranno soddisfatte a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, salvo rimborso da parte del Ministero dei lavori pubblici sui fondi all'uopo stanziati sul proprio bilancio, in base ai relativi documenti giustificativi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 marzo 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 233-1918.

Estratto dell'ordinanza di polizia veterinaria

3 marzo 1904

---

§ 8. — *Certificati per il trasferimento del bestiame.*

Art. 20.

Per il trasferimento degli animali, dalle località non dichiarate infette, per pascolo o per qualsiasi altra ragione, devono i conduttori munirsi di un certificato di *origine* rilasciato dal Sindaco (modulo *A*) dichiarante che nella località in cui gli animali sono rimasti, da oltre 10 giorni almeno non vi furono malattie infettive e diffusive.

Tale certificato non è richiesto quando si tratti di animali condotti al lavoro (bardati, attaccati ai veicoli, condotti ai campi pei lavori agricoli, ecc.).

Art. 21.

I conduttori di animali devono, ad ogni richiesta delle Autorità dei Comuni per cui transitano, od a cui arrivano, presentare detto certificato di origine.

Ai conduttori che non ne fossero provveduti, o presentassero un certificato non regolare, potranno essere proibite la continuazione del viaggio e l'entrata nel Comune per tutto il tempo necessario a provvedersi del certificato, od a renderlo regolare. In ogni caso, poi, detti conduttori saranno denunziati all'Autorità giudiziaria come passibili delle pene comminate dalla presente ordinanza.

Qualora per necessità di viaggio venga a scadere la validità del certificato di origine, al rinnovamento di questo provvederà

il Sindaco del Comune in cui gli animali si trovano. All'uopo basta la presentazione del certificato scaduto.

Se gli animali, cui il certificato si riferisce, sono venduti, il Sindaco del Comune dove gli animali si trovano, rilascerà il certificato che occorre ad ogni acquirente e, inoltre, attesterà, nel certificato complessivo che accompagna la mandra, la diminuzione in questa avvenuta per vendita o per altra causa.

Art. 22.

Per la destinazione all'estero — fatta eccezione per l'Austria-Ungheria — gli animali debbono essere accompagnati da certificato di *sanità e di origine*, rilasciato dal Sindaco e dal veterinario (moduli *B* e *C*), che attesti la sanità e la provenienza degli animali stessi da una località in cui da almeno 40 giorni non siasi verificato alcun caso di malattia infettiva e diffusiva per gli animali di quella data specie.

Gli animali che si esportano in Austria-Ungheria, in armonia con la convenzione italo-austro-ungarica 11 febbraio 1906, per la tutela contro le epizoozie, devono essere accompagnati da certificati d'origine in cui, se si tratta di animali ad unghia fessa, si dichiari inoltre che gl animali stessi hanno passato 40 giorni nel Comune ove il certificato è stato rilasciato.

Il certificato medesimo deve portare l'attestazione di un veterinario dello Stato, o autorizzato dallo Stato, constatante che gli animali sono sani e che non si è verificato nel Comune di provenienza o nei Comuni vicini, nei 40 giorni precedenti la spedizione, alcun caso di peste bovina o di altra malattia contagiosa, per la quale sia prescritto dalla Legge l'obbligo della dichiarazione e la malattia stessa sia trasmissibile alla specie di animali per i quali il certificato è stato rilasciato.

Per gli animali delle specie cavallina, asinina e bovina, tali certificati devono essere rilasciati separatamente per ciascuna specie.

Gli animali di razza ovina, caprina e porcina possono essere compresi cumulativamente in un solo certificato.

Art. 23.

Il rilascio del certificato di sanità e di origine (moduli *B* e *C*). per la parte che riguarda il veterinario, è fatto dal veterinario condotto, ovvero da altro veterinario appositamente incaricato dall'Autorità comunale, che di tale incarico dovrà informare prontamente il Prefetto della provincia.

Il veterinario incaricato non potrà apporre la sua firma, se non dopo avere sottoposto ciascun capo di bestiame ad accurata e coscienziosa visita da praticarsi, di regola, nel giorno stesso della partenza; avrà cura che il segnalamento e tutte le indicazioni di cui negli anzidetti certificati di sanità e di origine sieno riportate con la massima precisione e chiarezza; provvederà inoltre, quando si tratti di equini e bovini, alla sommaria eventuale descrizione dei segni caratteristici dell'animale valendosi del grafico esistente sul verso del relativo certificato (modulo *B*).

Tanto il Sindaco, quanto il veterinario che firmano il certificato (moduli *B* e *C*), dovranno previamente assumere le maggiori possibili informazioni sulla provenienza dei singoli capi e sul percorso tenuto nel recarsi al mercato.

Art. 24.

È fatto assoluto divieto alle Società ferroviarie, tramviarie e di navigazione di accettare pel trasporto all'estero animali che non siano accompagnati dal certificato di *sanità e di origine* (moduli *B* e *C*).

È fatto del pari divieto alle società anzidette di accettare pel trasporto all'interno bestiame sprovvisto del certificato di *origine* (modulo *A*), ovvero notoriamente proveniente da località per cui sia stato emesso decreto dichiarante l'infezione, fino a quando non sia stata alle stazioni interessate notificata la revoca del decreto stesso a termini dell'articolo 5. (1).

---

(1) L'art. 5, è così concepito:

« Art. 5. — I decreti prefettizi, di cui nei due precedenti articoli, « nel giorno stesso della loro promulgazione, devono essere comunicati « al Ministero dell'Interno, alle stazioni ferroviarie comprese nella pro- « vincia, alle rispettive Amministrazioni ferroviarie ed ai Sindaci ».

È eccettuato, però, il caso previsto dall'art. 33 (1) di questa ordinanza.

Art. 25.

I certificati sono sempre staccati da un registro a madre e figlia.

Le madri dei certificati, ordinate coi numeri progressivi del rilascio, sono conservate nell'archivio comunale.

Sono nulli i certificati portanti cancellature e correzioni.

Art. 26.

A cura del Prefetto sarà provveduto a mantenere una speciale vigilanza sulla accuratezza delle visite sanitarie del bestiame e sulla regolarità dei certificati di conseguenza rilasciati.

---

(1) L'art. 33 è così concepito:

Art. 33. — Il trasporto dei ruminanti e dei maiali fuori della zona « dichiarata infetta, a scopo di macellazione, o per imperiose esigenze « di pascolo, può essere consentito dal Sindaco, con dichiarazione « scritta, purchè il trasporto stesso si compia con le dovute precau- « zioni che, di volta in volta, saranno prescritte dall'Autorità sani- « taria locale.

« La dichiarazione scritta, di cui al comma precedente, dovrà rin- « viarsi al Sindaco entro 5 giorni, o insieme al certificato di avvenuta « macellazione, oppure — qualora gli animali sono destinati al pascolo « in altro Comune — insieme ad un certificato del rispettivo Sindaco, « attestante che gli animali sono giunti nella località di destinazione « e che sono posti sotto la sorveglianza dell'Autorità sanitaria.

« Per i trasporti degli anzidetti animali sulle ferrovie, le Società « ferroviarie devono esigere l'accennata dichiarazione del Sindaco.

« Gli animali aftosi possono essere macellati sul posto, a richiesta « del proprietario, previa ispezione del veterinario, e le carni ammesse « al consumo alimentare.

« Le carni degli animali morti di afta epizootica non possono ser- « vire a scopo alimentare.

« Le pelli, le unghie e le corna possono essere asportate previa « immersione per 4 giorni nel latte di calce ».

Per tale vigilanza si avrà cura di disporre frequenti visite di controllo sulle fiere e sui mercati, nonchè nelle stazioni ferroviarie e tramviarie e nei luoghi di imbarco degli animali.

Art. 27.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente paragrafo saranno punite coll'ammenda estensibile a L. 300, a' sensi dell'articolo 55 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (serie 3ª), modificata con la successiva legge 26 giugno 1902, n. 272, senza pregiudizio delle maggiori penalità in cui i contravventori fossero incorsi ai termini delle leggi vigenti.

D'

'E

ertificato di

Valevole per

Cavall

Asini

Muli.

AZI

ome, cognome

e cognom

da cui

zione

da perc

idic

ion

N. d'ordine ....   *Modulo* **A**

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'INTERNO

SERVIZIO VETERINARIO

Prov. di .... *Circ. di* .... *Com. di* ....

Certificato di origine per trasporto di animali all'interno

(Valevole per capi isolati o per mandre di uno stesso proprietario).

1. Equini { Cavalli . . . N. ....
   Asini . . . » ....
   Muli. . . . » ....
2. Bovini . . . . . . » ....
3. Ovini . . . . » ....
4. Caprini. . . . . . » ....
5. Suini . . . . » ....

Totale N. ...... capi.

INDICAZIONI

1. Nome, cognome e domicilio del proprietario ....
2. Nome e cognome del conducente ....
3. Comune da cui gli animali provengono ....
4. Denominazione della località da cui gli animali provengono ....
5. Destinazione ....
6. Strada da percorrere ....

ANNOTAZIONI

Dato a *190*

IL SINDACO

Timbro del Comune

REGNO D'ITALIA - MINISTERO DELL'INTERNO - SERVIZIO VETERINARIO

N. d'ordine ....   *Modulo* **A.**

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'INTERNO

SERVIZIO VETERINARIO

Prov. di .... *Circ. di* .... *Com. di* ....

Certificato di origine per trasporto di animali all'interno.

(Valevole per capi isolati o per mandre di uno stesso proprietario).

1. Equini { Cavalli . . N. ....
   Asini . . . » ....
   Muli . . . » ....
2. Bovini. . . . . . » ....
3. Ovini . . . . . . » ....
4. Caprini . . . . . » ....
5. Suini . . . . . . » ....

Totale N. ...... capi.

INDICAZIONI

1. Nome, cognome e domicilio del proprietario ....
2. Nome e cognome del conducente ....
3. Comune da cui gli animali provengono ....
4. Denominazione della località da cui gli animali provengono ....
5. Destinazione ....
6. Strada da percorrere ....

Il sottoscritto Sindaco dichiara che i suindicati animali sono rimasti oltre **10 giorni** in località immune da malattie contagiose.

Il presente certificato è **valevole per giorni dieci** a datare da oggi.

Data di rilascio ....

Id. della scadenza ....

Timbro del Comune

IL SINDACO

Disposizioni relative al rilascio dei certificati per il trasferimento degli animali all'interno

(Ordinanza Ministeriale di polizia veterinaria 3 marzo 1904).

Art. 21. — I conduttori di animali devono, ad ogni richiesta delle Autorità dei Comuni per cui transitano, od a cui arrivano, presentare detto certificato di origine.

Ai conduttori che non ne fossero provveduti, o presentassero un certificato non regolare, potranno essere proibite la continuazione del viaggio e l'entrata nel Comune per tutto il tempo necessario a provvedersi del certificato, od a renderlo regolare. In ogni caso, poi, detti conduttori saranno denunziati all'Autorità giudiziaria come passibili delle pene comminate dalla presente ordinanza.

Qualora per necessità di viaggio venga a scadere la validità del certificato di origine, al rinnovamento di questo provvederà il Sindaco del Comune in cui gli animali si trovano. All'uopo basta la presentazione del certificato scaduto.

Se gli animali, cui il certificato si riferisce, sono venduti, il Sindaco del Comune dove gli animali si trovano, rilascerà il certificato che occorre ad ogni acquirente e, inoltre, attesterà, nel certificato complessivo, che accompagna la mandra, la diminuzione in questa avvenuta per vendita o per altra causa.

Art. 25. — I certificati sono sempre staccati da un registro a madre e figlia.

Le madri dei certificati, ordinate coi numeri progressivi del rilascio, sono conservate nell'archivio comunale.

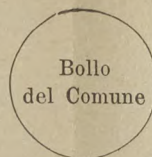
Sono nulli i certificati portanti cancellature e correzioni.

Il sottoscritto attesta che, per effetto di (1) ....

avvenuta a .... *il* .... *191*....

il numero degli animali indicato nel presente certificato è ridotto a .... capi.

Dato a .... 191....

Bollo del Comune

IL SINDACO

(1) Vendita o altra causa.

Il sottoscritto attesta che, per effetto di (1) ....

avvenuto a .... *il* .... *191*....

il numero degli animali indicato nel presente certificato è ridotto a .... capi.

Dato a .... 191....

Bollo del Comune

IL SINDACO

(1) Vendita o altra causa.

Il sottoscritto attesta che, per effetto di (1) ....

avvenuta a .... *il* .... *191*....

il numero degli animali indicato nel presente certificato è ridotto a .... capi.

Dato a .... 191....

Bollo del Comune

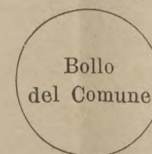
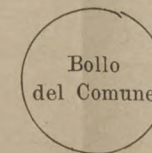
IL SINDACO

(1) Vendita o altra causa.

Il sottoscritto attesta che, per effetto di (1) ....

avvenuta a .... *il* .... *191*....

il numero degli animali indicato nel presente certificato è ridotto a .... capi.

Bollo del Comune

IL SINDACO

(1) Vendita o altra causa.

N. d'ordine .... *Modulo* **B.**

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'INTERNO

SERVIZIO VETERINARIO

Prov. di .... *Circ. di* .... *Com. di* ....

Certificato di sanità e di origine per trasporto di animali all'estero
(Valevole per un capo equino o bovino)

Segnalamento dell'animale

1. Specie e sesso ....
2. Mantello ....
3. Segni particolari ....
4. Altezza ....
5. Età ....
6. Uso ....

Indicazioni

1. Nome, cognome e dom. del proprietario ....
2. Provenienza dell'animale ....
3. Destinazione ....

ANNOTAZIONI

Dato a ....

IL VETERINARIO **IL SINDACO**

Timbro del Comune

REGNO D'ITALIA - MINISTERO DELL'INTERNO - SERVIZIO SANITARIO

N. d'ordine .... *Modulo* **B.**

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'INTERNO

SERVIZIO VETERINARIO

Prov. di .... *Circ. di* .... *Com. di* ....

Certificato di sanità e di origine per trasporto di animali all'estero
(Valevole per un capo equino o bovino)

Segnalamento dell'animale

1. Specie e sesso ....
2. Mantello ....
3. Segni particolari ....
4. Altezza ....
5. Età ....
6. Uso ....

Indicazioni

1. Nome, cognome e domicilio del proprietario ....
2. Provenienza dell'animale ....
3. Destinazione ....
4. Annotazioni ....

Si dichiara che l'animale suindicato è sano e proviene da una località in cui, da oltre **40 giorni**, non si è verificato alcun caso di malattia contagiosa della specie cui l'animale appartiene (1).

Il presente certificato è valevole per il proprietario e per chi acquista detto animale per **giorni 6** a datare da oggi.

Data del rilascio ....

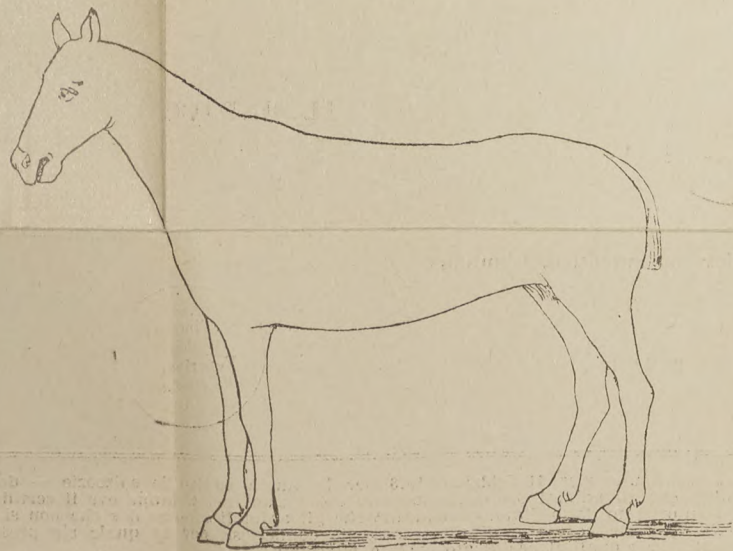
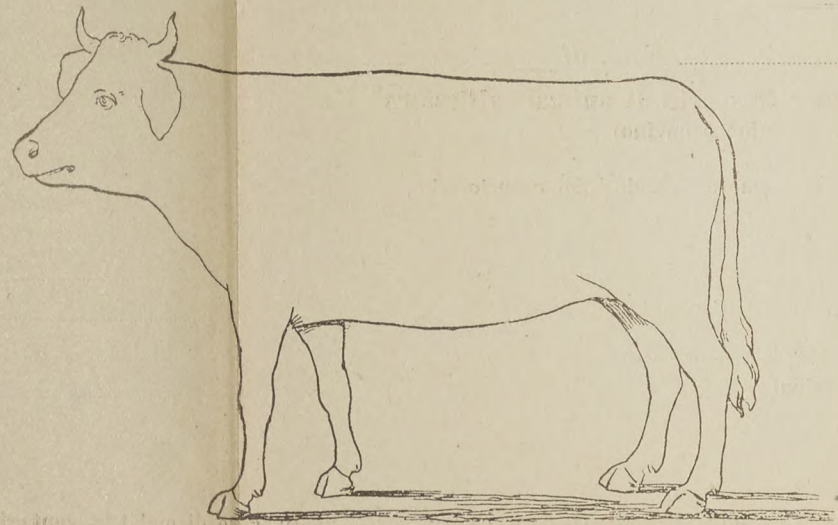
Id. della scadenza ....

IL VETERINARIO Timbro del Comune **IL SINDACO**

Il presente certificato è regolare ed autentico. L'animale è arrivato sano al confine.

Il Veterinario di confine Timbro del Veterinario di confine

(1) Gli animali che si esportano in Austria-Ungheria — in armonia con la Convenzione italo-austro-ungarica 11 febbraio 1906 per la tutela contro le epizoozie — devono essere accompagnati da certificato di origine, in cui, se si tratta di animali ad unghia fessa, si dichiari inoltre che gli animali stessi hanno passato 40 giorni nel Comune ove il certificato è stato rilasciato. — Il certificato medesimo deve portare l'attestazione di un Veterinario dello Stato, o autorizzato dallo Stato, constatante che gli animali sono sani e che non si è verificato nel Comune di provenienza o nei Comuni vicini, nei 40 giorni precedenti la spedizione, alcun caso di peste bovina o di altra malattia contagiosa per la quale sia prescritto dalla Legge l'obbligo della dichiarazione e la malattia stessa sia trasmissibile alla specie di animali per i quali il certificato è stato rilasciato.

Questo certificato è valevole per giorni 10. Se durante il trasporto, la validità venisse a scadere, il conduttore dovrà far visitare gli animali da un veterinario, il quale, riscontratili sani, ne fa apposita dichiarazione sul certificato; e così questo avrà valore per altri 10 giorni.

N. d'ordine ....

Modulo **C.**

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL' INTERNO

SERVIZIO VETERINARIO

Prov. di .... *Circ. di* .... *Com. di* ....

Certificato di sanità e di origine per trasporto di animali all' estero

Valevoli per gruppi da 1 a 50 capi di ognuna delle specie ovina, cacaprima e suina, appartenenti ad uno stesso proprietario).

1. Specie ....
2. Colore ....

3. Numero (in lettere) ....
4. Segni particolari ....

1. Nome, cognome e domicilio del proprietario ....
2. Nome, cognome e domicilio del conduttore (se non è il proprietario stesso) ....
3. Provenienza degli animali ....
4. Destinazione ....

ANNOTAZIONI

Dato a .... *191* ....

IL VETERINARIO — Timbro del Comune — IL SINDACO

REGNO D'ITALIA - MINISTERO DELL' INTERNO - SERVIZIO VETERINARIO

N. d'ordine ....

Modulo **C.**

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL' INTERNO

SERVIZIO VETERINARIO

Prov. di .... *Circ. di* .... *Com. di* ....

Certificato di sanità e di origine per trasporto di animali all'estero

Valevole per gruppi da 1 a 50 capi di ognuna delle specie ovina, caprina, e suina appartenente ad uno stesso proprietario).

1. Specie ....
2. Colore ....

3. Numero d'ordine ....
4. Segni particolari ....

1. Nome, cognome e domicilio del proprietario ....
2. Nome, cognome e domicilio del conduttore (se non è il proprietario stesso) ....
3. Provenienza degli animali ....
4. Destinazione ....

Si dichiara che gli animali suindicati sono sani e provengono da una località in cui, da oltre **40 giorni**, non si è verificato alcun caso di malattia contagiosa della specie cui gli animali appartengono (1)

Il presente certificato è valevole per il proprietario e per chi acquista detti animali per **giorni 6** a datare da oggi.

Data del rilascio ....

Id. della scadenza ....

IL VETERINARIO — Timbro del Comune — **IL SINDACO**

Il presente certificato è regolare ed autentico. Gli animali sono arrivati sani al confine.

Il Veterinario di confine — Timbro del Veter. di confine

---

(1) Gli animali che si esportano in Austria-Ungheria — in armonia con la Convenzione italo-austroungarica 11 febbraio 1906, per la tutela contro le epizoozie — devono essere accompagnati da certificato in cui, se si tratta di animali ad unghia fessa, si dichiari inoltre che gli animali stessi hanno passato 40 giorni nel Comune ove il certificato è stato rilasciato. Il certificato medesimo deve portare l'attestazione di un veterinario dello Stato, o autorizzato dallo Stato, constatante che gli animali sono sani e che non si è verificato nel Comune di provenienza o nei Comuni vicini, nei 40 giorni precedenti la spedizione, alcun caso di peste bovina o di malattia contagiosa per la quale sia prescritto dalla legge l'obbligo della dichiarazione e la malattia stessa sia trasmissibile alla specie di animali per i quali il certificato è stato rilasciato.

Per gli animali delle specie cavallina, asinina e bovina tali certificati devono essere rilasciati per ciascuna specie. Gli animali di razza ovina, caprina e porcina possono essere compresi cumulativamente in un solo certificato.

Questo certificato è valevole per giorni 10. Se, durante il trasporto, la validità venisse a scadere, il conduttore dovrà far visitare gli animali da un veterinario, il quale, riscontratili sani, ne fa apposita dichiarazione sul certificato e così questo avrà valore per altri 10 giorni.

Ordine di Servizio N. 229. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario sul tratto Portogruaro - S. Stino di Livenza.

Dalle ore 12 del giorno 1° agosto 1913 verrà attivato il servizio a doppio binario sul tratto Portogruaro-S. Stino di Livenza della linea Casarsa-Portogruaro-Mestre.

Dalla data suddetta il disco di protezione di Portogruaro, lato Mestre, e quello di S. Stino di Livenza, lato Portogruaro, verranno spostati da destra a sinistra dei treni ai quali comandano collocando il primo a m. 1519 ed il secondo a m. 1053 di distanza dall'asse del rispettivo F. V.

Le Divisioni interessate provvederanno nella rispettiva competenza per la regolare attivazione del nuovo doppio binario.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 230. (C.).

Servizio diretto italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 165-1913).

In conseguenza dell'approvazione della Convenzione relativa al riscatto della linea del Gottardo, anche le distanze dei percorsi extra-italiani previste nella tariffa diretta italo-belga vengono a subire una diminuzione di Km. 18 e 22 rispettivamente pei punti di confine di Pino e di Chiasso.

Per effetto di tale diminuzione ed anche in vista della apertura all'esercizio della linea del Lötschberg si è resa necessaria la ristampa completa dei prezzi esteri contenuti nelle tariffe italo-belghe.

Con l'occasione e specialmente per effetto dell'ammissione della via Iselle al predetto servizio, si sono ristampate anche altre parti della tariffa, per modo che col 1° *agosto* 1913 saranno attuate le seguenti pubblicazioni:

1) Parte II *A*. — Elenco delle stazioni belghe. Prezzi di trasporto per le percorrenze extra italiane.

2) Fascicolo contenente i prezzi delle tariffe eccezionali italiane, che viene compreso in un 2° supplemento alla pubblicazione (1 novembre 1911), intitolata « *Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana*, ecc. ».

3) 11° supplemento alla tariffa italo-belga (edizione 1° settembre 1900) il quale, oltre ad alcune modificazioni, comprende un elenco delle stazioni italiane per le quali è ammesso l'instradamento via Iselle.

Della vecchia tariffa italo-belga rimangono quindi in vigore sino a nuovo avviso:

a) l'elenco delle stazioni italiane coll'aggiunta della via di Iselle (11° Supplemento);

b) la tariffa dei carboni che, provvisoriamente, è applicabile per le sole vie di Pino e Chiasso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 231. (M.).

Servizio di corrispondenza con la Tramvia Novi-Ovada. Fermata di S. Rocco.

(Vedi Ordini di Servizio N. 264-1910, 367-1911 e 55-1912).

Il servizio di corrispondenza merci con la fermata di S. Rocco della Tramvia Novi-Ovada, attualmente limitato ai trasporti a piccola velocità a vagone completo della « Società Anonima Fabbrica Italiana di confetture, cioccolato ed affini » e delle Ditte

« A. Pernigotti & C. », « F.lli Sassi » e « Dellachà Emanuele e Figli », viene esteso — con le stesse limitazioni — ai trasporti della Ditta Martin, la quale ha stabilimento raccordato con la suddetta fermata.

Opportuna aggiunta dovrà pertanto essere fatta nel richiamo (I) a pagina 137 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 232. (M.).

Limitazioni di servizio nella stazione di Torre Annunziata Città.

A datare dal 1° agosto 1913 la stazione di Torre Annunziata Città viene disabilitata dal ricevimento in arrivo delle spedizioni a G. V. e P. V. di recipienti vuoti, sia a dettaglio che a carro completo, e di quelle a P. V. di carboni a carro completo.

In conseguenza a pag. 99 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908), » di fronte alla stazione di Torre Annunziata Città, nelle colonne 8ª e 10ª, dovrà esporsi il richiamo (8) con la seguente annotazione a piè di pagina:

— (8) — Esclusa dal ricevimento in arrivo delle spedizioni a G. V. e P. V. di recipienti vuoti sia a dettaglio che a carro completo, e di quelle a P. V. di carboni a carro completo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 233. (C.).

Certificati per i trasporti di bestiame.

Il Ministero dell'Interno ha segnalato che il numero dei capi di bestiame trasportati per mezzo di ferrovia, nell'interno del Regno, con troppa frequenza non corrisponde a quello indicato nei relativi certificati d'origine, prescritti dalla vigente Ordinanza di polizia veterinaria del 3 marzo 1904, verificandosi per solito una differenza in meno.

Donde consegue che, in questi casi, vanno perdute, agli effetti sanitari, le garanzie che con i certificati anzidetti si è inteso di raggiungere.

Pertanto, si riporta nell'Allegato il testo del paragr. 8 della citata Ordinanza, con l'aggiunta dei modelli stabiliti per i detti certificati, invitando le stazioni alla rigorosa osservanza, per quanto le riguarda, delle disposizioni contenute in detto paragrafo, con particolare attenzione sui certificati portanti cancellature e correzioni, che sono da ritenersi nulli e perciò da rifiutarsi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 234. (C.).

Cambio di nome della stazione di RIARDO.

A datare dal 1° agosto 1913, la stazione di *Riardo*, della linea Roma- Napoli, assumerà la nuova denominazione di « *Riardo Pietramelara* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » alle pagine 77, 150 (tab. 84), 151 (tab. 84ª)

e 232, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali figura il nome della detta stazione, dovrà apportarsi analoga modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 235. (M. C.).

Estensione del servizio merci a Monastero Pratavecchia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 37-1913).

La fermata di Monastero Pratavecchia della linea Busca-Dronero, attualmente ammessa ai trasporti merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 50, dal giorno 1° agosto 1913 sarà abilitata agli stessi trasporti fino al peso massimo di Kg. 500 per spedizione, costituiti da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 50.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 57 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », di fronte al nome di Monastero Pratavecchia, nelle colonne 8 e 10, si dovrà sostituire il richiamo (3) alle lettere *G* e *O* col richiamo (7) riportando in calce la seguente nota:

(7) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli non superanti i Kg. 50 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4. 5. 8. 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 236. (M.).

Versamento degli introiti e scritturazioni contabili della casa cantoniera di Segesta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 42-1911).

A modificazione di quanto venne stabilito con l'Ordine di servizio N. 42-1911, a decorrere dal 1° agosto 1913, la stazione di *Castellammare del Golfo* resta incaricata di provvedere al versamento degli introiti ed alle scritturazioni contabili inerenti al servizio viaggiatori e bagagli della casa cantoniera di *Segesta.*

Ordine di Servizio N. 237. (C.).

Tariffe pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-inglese ed italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordini di Servizio N. 157 e 228-1913).

Con effetto dal 15 luglio 1913, *data in cui sono entrate in vigore,* alle sopra citate due tariffe sono da apportarsi le seguenti varianti:

a) pag. 8 della tariffa pel servizio italo-inglese. Per la stazione di *Boscoreale,* l'indicazione del punto di confine pel quale ha luogo il computo delle tasse (prima colonna), da II deve essere rettificato in « I »;

b) pag. 15 della tariffa pel servizio italo-belga-neerlandese. Per le stazioni di *Terneuzen loco e Terneuzen transito,* le distanze pei punti di confine (I Km. 937 e II Km. 1004) devono essere rispettivamente modificate in « Km. 938 e 1005 ».

Inoltre i prezzi per *Terneuzen transito* [punto di confine I frs. 4.40 (1) e punto II frs. 4.73 (1)] sono rispettivamente da modificarsi in « fr. 4.41 (1) e 4.74 (1) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 238. (C.).

Trasporto viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

(Vedi Ordini di Servizio N. 148 e 300-1910 e 176-1913).

A partire dal 1° agosto 1913 viene attuato il servizio diretto ferroviario-marittimo per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta secondo le norme stabilite nell'*Istruzione* che verrà distribuita a cura della Contabilità Prodotti (Ufficio 11°) di Firenze.

Nulla resta variato per quanto riguarda i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ordinaria e quelli dei valori e delle merci, il cui servizio ferroviario-marittimo è mantenuto nei limiti attuali e, di conseguenza, restano in vigore per esso le disposizioni fin qui emanate. È fatta eccezione soltanto per ciò che riflette l'uso dei biglietti sul percorso marittimo, pel quale valgono, anche pei viaggi a tariffa ordinaria, le disposizioni di cui al punto 7 comma *b*) dell'annessa Istruzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 239. (R.).

Variazioni alla nomenclatura dei conti dell'esercizio 1913-1914.

In ordine ai nuovi procedimenti adottati per semplificare la contabilità dei prodotti del traffico vengono apportate le seguenti variazioni alla nomenclatura dei conti 1913-14:

Pag. 11. — Sopprimere il conto 7 di entrata coi relativi sottoconti.

Pag. 11. — Sopprimere ai conti 8 e 9 di entrata rispettivamente i sottoconti *E* ed *F* « *Introiti diversi* ».

» 12. — Sopprimere il sottoconto « *D. Introiti diversi* » del conto 10 di entrata.

» 14. — Sopprimere il sottoconto « *E. Spinte e controspinte di carri in dogana* » del conto 25 di entrata.

» 22. — Al Conto 71 dell'entrata aggiungere l'annotazione: « Fino a che non sia stato provveduto alla revisione delle tariffe sarà assegnato a questo conto l'importo delle sovratasse applicate sui trasporti (art. 5, ulticapoverso della legge 19 giugno 1913 N. 641) ».

» 23. — Il conto 82 di entrata viene integralmente sostituito dal seguente: « 82. *Tasse di trasporto da rimborsare in base a convenzioni* »; col N. 274 di partitario e colla seguente annotazione « *Bilancia col conto* 110 *della spesa* ».

» 23. — Sopprimere il conto 83 di entrata.

» 24. — L'attuale conto 86 di entrata viene integralmente sostituito dal seguente:

86. « *Accrediti a ferrovie, amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità prodotti* » - col N. 280 di partitario e colla seguente annotazione: « *Questo conto, usato esclusivamente dall'Ufficio di contabilità prodotti, avrà naturalmente tanti sottoconti quante sono le Amministrazioni interessate. - Bilancia col conto* 114 *della spesa* ».

» 24. — Sopprimere il conto 87 di entrata.

» 44. — Sopprimere il conto 34 di spesa.

» 58. — Il conto 110 di spesa viene integralmente sostituito dal seguente: 110. « *Tasse di trasporto rimborsate in base a convenzioni* » col N. *1081* di partitario e colla seguente annotazione: « *Bilancia col conto* 82 *di entrata* ».

» 58. — Sopprimere il conto *111* di spesa.

Pag. 58. — Il conto 114 della spesa viene integralmente sostituito dal seguente:

114. « *Addebiti a ferrovie, amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità dei prodotti* » - col N. 1087 di partitario e colla seguente annotazione : « *Questo conto usato esclusivamente dall'Ufficio di contabilità prodotti, avrà naturalmente tanti sottoconti quante sono le Amministrazioni interessate. - Bilancia col conto 86 di entrata* ».

» 58. — Sopprimere il conto *115* della spesa.

» 69. — Sopprimere i conti *62 e 63* fuori bilancio.

» 71. — La dizione del conto 88 fuori bilancio, viene modificata nella seguente: « 88. *Rilievi contabili* ».

» 71. — Viene istituito il seguente conto fuori bilancio:

90. « *Eccedenze di tassazione a disposizione,* » con N. 1293 di partitario e colla seguente annotazione:

« *Al termine della prescrizione, le somme non rimborsate agli aventi diritto saranno introitate al conto* 21 *E di entrata* ».

» 71. — Viene istituito il seguente conto fuori bilancio:

91. « *Tasse di porto per trasporti in servizio cumulativo da regolare* » col N. *1294* di partitario.

Coll'occasione vengono alla nomenclatura stessa apportate le altre seguenti variazioni e rettifiche:

Pag. 5. — All'ultimo capoverso del punto 3 delle avvertenze rettificare l'indicazione del modulo da R-11 in « R-12 ».

» 8. — Nell'ultima parte del quadro, rettificare il primo numero delle serie annuali pei Mandati d'ordine del Servizio Commerciale da 14.102 in « *14.101* ».

» 22. — Al conto 74 aggiungere l'annotazione: « *Da usarsi esclusivamente dal Servizio Centrale di Ragioneria* ».

» 27. — All'annotazione posta a lato del paragrafo 1. - Direzione Generale, depennare le parole seguenti a quelle « *Ufficio Stralcio* » sostituendole colle altre « *e gli Uffici dei Capi di Compartimento* ».

» 46. — Il conto 46 della spesa viene integralmente sostituito dal seguente:

46. « *Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per servizi coi loro treni* » :

A) - « *Amministrazioni nazionali* » col N. *837* di partitario e colla seguente annotazione: « *Compensi per il transito dei carri dell'Amministrazione effettuato su linee di altre Amministrazioni ferroviarie nazionali* ».

B) - « *Amministrazioni estere* » col N. *837 bis.* di partitario e colla seguente annotazione: « *Compensi per i treni effettuati sui tronchi Ventimiglia-Confine francese, Luino-Pino, Domodossola-Iselle e Primolano-Confine austriaco* ».

» 70. — Il numero del partitario del conto 66 *a.* fuori bilancio, deve essere rettificato in *1268.*

» 70. — Viene istituito il seguente conto fuori bilancio:

69. « *Spese per lavori e provviste eseguiti in pendenza di regolare approvazione* ».

a) « *In conto spese complementari* » col N. *1272* di partitario.

b) « *In conto spese patrimoniali* » col N. *1272 bis.* di partitario.

» 74. — Il numero del partitario del conto 113 K) fuori bilancio, deve essere rettificato in *1374.*

— a pag. 36 aggiungere in fondo alla pagina la seguente nota:

« (1) Per le merci da prendere o recapitare ai piani superiori ed ai locali sotterranei i prezzi sopraindicati ve mentati del 25 %, eccezione fatta per i pacchi ferroviari ».

— a pag. 44 nel primo prospetto: cancellare il nome di Saint-Rémy dal secondo gruppo di località e ripeterlo ratamente con gli stessi prezzi di Courmayeur e Pré Saint-Didier, eccettuato l'ultimo prezzo che, in luogo di L esporsi in L. 7.

Sostituire, poi, il prezzo di L. 15 nell'ultima colonna di quelli del Gran S. Bernardo con l'altro di L. 10.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

« **Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio** ».

(Edizione 1912)

— a pag. 16 cancellare l'indicazione di « (*) *Canosa di Puglia* - vedi pag. 36. »;

— id. fra i nomi delle stazioni di Castellammare di Stabia e di Castel S. Giovanni, aggiungere: « *Castelraimondo*-(*) *Camerino* - vedi pag. 36. »;

— pag. 19 nella colonna 1, di fianco al nome della stazione di Fabriano, aggiungere le Avvertenze « 1ª e 2ª »;

— a pag. 30 fra i nomi delle stazioni di Siena e di Siracusa Città, aggiungere: « (*) *Signa* - vedi pag. 36 »;

— a pag. 36 cancellare l'indicazione di Canosa di Puglia e relativi prezzi.

— id. aggiungere i nomi ed i prezzi seguenti:

Avvertenza a pag. 12	LOCALITÀ		Grande Velocità – Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	Grande Velocità – Pacchi ferroviali: presa e consegna non obbligatoria	Grande Velocità – NUMERARIO e preziosi: Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Grande Velocità – NUMERARIO e preziosi: Diritto fisso per ogni spedizione	Grande Velocità – Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Grande Velocità – Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Grande Velocità – Tassa minima per ogni spedizione	Piccola Velocità – Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Piccola Velocità – Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Piccola Velocità – Granaglie cereali e farine (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Piccola Velocità – Tassa minima per ogni spedizione	OSSERVAZIONI
1ª e 2ª	Castelraimondo (*) Camerino	per Castelraimondo	0.15	—	0.10	0.10	0.15	0.25	0.15	0.15	0.25	0.15	0.15	(1)
		per Camerino	0.45	—	0.10	0.10	0.75	1.30	0.65	0.70	1.10	0.50	0.60	(1)
1ª e 2ª	(*) Signa.		0.15	—	0.20	0.20	0.40	0.80	0.25	0.30	0.80	0.20	0.25	

— a pag. 36 aggiungere in fondo alla pagina la seguente nota:

« (1) Per le merci da prendere o recapitare ai piani superiori ed ai locali sotterranei i prezzi sopraindicati verranno aumentati del 25 %, eccezione fatta per i pacchi ferroviari ».

— a pag. 44 nel primo prospetto: cancellare il nome di Saint-Rémy dal secondo gruppo di località e ripeterlo sotto, separatamente con gli stessi prezzi di Courmayeur e Pré Saint-Didier, eccettuato l'ultimo prezzo che, in luogo di L. 10, dovrà esporsi in L. 7.

Sostituire, poi, il prezzo di L. 15 nell'ultima colonna di quelli del Gran S. Bernardo con l'altro di L. 10.

Aggiunte e modificazioni al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

— a pag. 24 cancellare alla colonna 14 le lettere « G. P. », di fianco al nome di Canosa di Puglia;

— a pag. 28 di fianco al nome di Castelraimondo-Camerino aggiungere alla colonna 14 le lettere « G. P. »;

— a pag. 93 di fianco al nome di Signa aggiungere alla colonna 14 le lettere « G. P. »,

Circolare N. 53. (C.).

Apertura delle agenzie di città a Castelraimondo, Camerino ed a Signa.

(Vedi Circolare N. 8-1907).

Col giorno 1° agosto 1913 verranno aperte all'esercizio le agenzie di città in Camerino ed a Signa e verrà istituito il servizio di presa e consegna a domicilio nei comuni di Camerino, Castelraimondo e Signa.

Nell'allegato prospetto sono indicati i relativi prezzi e le conseguenti aggiunte da praticarsi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 54. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città in Canosa di Puglia.

(Vedi Circolare N 36-1913).

Il giorno 29 giugno 1913 è stata chiusa a Canosa di Puglia l'agenzia di città ed ha cessato il servizio della presa e consegna delle merci a domicilio tra quel comune e la stazione omonima.

Nel prospetto allegato sono indicate le varianti relative da introdursi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 55. (C.).

Modificazioni dei prezzi di trasporto fra Aosta ed i paesi della vallata.

Essendosi modificati alcuni prezzi pel trasporto delle merci dalla stazione di Aosta alle località di Saint-Rémy e Gran S. Bernardo, nell'allegato prospetto vengono indicate le varianti da apportarsi al fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 56. (C.).

Concessione speciale XX.

(Vedi Ordine di Servizio N. 166-1912).

Risulta che taluni Municipi, interpretando erroneamente le disposizioni della Concessione Speciale XX, rilasciano indebitamente le relative richieste:

a) per viaggi di operai e braccianti per l'interno del Regno, ai quali è applicabile solo la Concessione speciale XI;

b) per viaggi a prezzo ridotto ad individui i quali in realtà *emigrano in America* e non hanno quindi titolo a fruire della Concessione suddetta, provvedendo per essi la apposita Concessione (X) la quale, com'è noto, comporta un ribasso inferiore ed il vincolo del viaggio in comitiva;

c) a persone che non hanno i requisiti voluti per fruire della Concessione, e cioè, a camerieri, sarte, ricamatrici, parrucchieri, cuochi, balie, capimastri, donne di case, commessi di negozio, ecc.; qualità queste che talvolta emergono dalle richieste e dal passaporto e che talvolta sono invece nascoste dalla indicazione generica di « operaio » o « bracciante ».

Per quanto poi concerne l'operato delle stazioni, risulta che oltre alla erronea accettazione degli irregolari documenti preaccennati, cosa grave perchè con ciò si viene ad accordare un forte ribasso nel prezzo del viaggio a chi non vi ha affatto diritto, fanno carico ad esse anche le seguenti irregolarità:

1° erroneo rilascio della tessera per il solo capo della famiglia, mentre tutti i viaggiatori debbono esserne muniti, eccezione fatta per i ragazzi sino all'età di 12 anni compiuti (art. 3° della Concessione speciale XX);

2° omesso rilascio della tessera anche a viaggiatori isolati;

3° omessa indicazione del viaggio di andata nell'apposito spazio esistente a tergo della tessera;

4° indebito rilascio di biglietti in base alla Concessione XX per certi treni diretti che non ammettono gli emigranti.

S'invitano pertanto le stazioni a spiegare maggiore oculatezza nell'applicazione della Concessione speciale XX ed a rifiutare recisamente il ribasso per essa stabilito sia agli operai e braccianti che si recano a lavorare nell'interno del Regno; sia agli emigranti che venissero a risultare diretti *in America*, od in altri paesi extra europei *non* bagnati dal Mediterraneo, sia alle categorie di lavoratori che non fossero gli operai e braccianti previsti dalla Concessione XX.

A tal fine gioverà di prendere, come è prescritto, esatta visione dei documenti di riduzione nonchè di quelli d'identificazione personale e specialmente del passaporto, prima di rilasciare i biglietti a prezzo ridotto, come gioverà pure allo scopo l'interrogare opportunamente i viaggiatori.

Analogo invito di oculatezza e diligenza viene rivolto al personale tutto di controlleria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 57. (P.).

Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal R. Decreto n. 477 del 7 novembre 1902.

A modificazione della circolare N. 18-1911, si fa noto che a sostituire i signori:

Ing. Comm. *Boschi Leonida*

Ing. Cav. *Savio Eugenio*

Ing. Cav. *Tommasina Achille*

nella Commissione di cui l'articolo 2 dell'Ordine Generale numero 2-1911, incaricata di esaminare i reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio del personale interessato nella sicurezza dell'esercizio, vengono delegati i signori:

Cav. *Dodi Guglielmo*, Ispettore Capo del Servizio del Personale;

Ing. Cav. *Rocca Rey Attilio*, Ispettore Capo; } del Servizio
Ing. Cav. *Calini Cesare*, Ispettore Capo; } Trazione

Circolare N. 58. (C.).

Modificazioni ai prezzi di trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1913).

A chiarimento delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 171-1913, ed affinchè le stazioni abbiano a seguire un procedimento uniforme, si fa presente quanto segue:

1. I diritti che non vengono esposti sui documenti di trasporto (provvigioni sugli assegni, soste, magazzinaggio e pesatura

in arrivo, ecc.) vanno sempre considerati a sè e quindi devono essere essi pure esclusi dall'aumento del 6 per mille quando diano un ammontare eguale od inferiore a L. 0,95.

2. Il deposito per la richiesta dei vagoni deve, nei casi previsti, essere restituito integralmente, cioè nell'ammontare di Lire 5,05.

3. Siccome l'aumento del 6 per mille colpisce i trasporti di merci in servizio interno, resta inteso che esso è da applicarsi a tutti quelli tassati con le tariffe interne, anche se eseguiti da o per oltre la Rete non in servizio cumulativo propriamente detto, e cioè ai trasporti:

da ferrovia a ferrovia, da o per Amministrazioni italiane od estere;

da Luino con tasse da Pino;

da Domodossola con tasse da Iselle;

da Verona con tasse da Peri stazione;

da Modane locale.

4. Il predetto aumento è da riscuotersi pure per le tasse relative ai percorsi sulle linee in esercizio speciale Desenzano-Desenzano Lago, Saline di Volterra-Volterra, Cerignola-Cerignola Città e sulle linee Complementari Sicule a scartamento ridotto.

5. Ai trasporti a riduzione indicati nel punto 29 dell'Ordine di Servizio sopra ricordato vanno aggiunti quelli delle Società cooperative ferroviarie.

Si prescrive, poi, che l'aumento del 6 per mille sia tenuto dalle stazioni in evidenza ed esposto separatamene da tutte le altre tasse spettanti all'amministrazione, tanto sui documenti di trasporto, quanto sui registri spedizioni ed arrivi, esponendolo nella colonna delle tasse affrancate od assegnate, secondo i casi, e precisamente nella riga che sussegue quella dove vengono inscritte le tasse di porto, con la indicazione 6 ‰.

Sul registro spedizioni od arrivi la ripetuta sopratassa deve essere scritturata in una delle colonne in bianco da intestarsi con la precitata dizione.

Per quanto, invece, riguarda la scritturazione di tale aumento sui riassunti, resta inteso che le stazioni devono conglobare detto aumento con tutte le altre tasse di porto ed accessorie ed esporne l'ammontare in unica cifra sul riassunto spedizione nella colonna « totale tasse affrancate », quando trattasi di trasporti in affrancato, ovvero sul riassunto arrivi nella colonna « tasse di porto ed altre », quando trattasi di trasporti in assegnato.

E così pure anche l'aumento del 6 per mille da applicarsi, quando ne è il caso, ai diritti che non vengono esposti sui documenti di trasporto, di cui al punto 1), non dovrà essere tenuto in separata evidenza sui rispettivi elaborati contabili da inviarsi ai competenti Controlli, ma conglobato coll'ammontare dei diritti stessi.

Si raccomanda la rigorosa osservanza di quanto sopra viene stabilito.

In ultimo, ad evitare errori da parte delle stazioni nel modo di computare l'aumento del 6 ‰ si adducono i seguenti:

ESEMPI.

Spedizione a P. V. di Kg. 10.000 legname greggio da Ferrara a Roma S. L°. Km. 493. Carico e scarico eseguiti dalle parti.

Tariffa speciale 118-E	L.	219.237
Diritto fisso	»	2.834
Totale	L.	222.071
e arrotondato	L.	222.10

Aumento del 6 per mille su L. 222.10 (serie di prezzi da L. 220,85 a 229,15 della tabella)	L.	1.35
Bollo . . .	»	0.10
Totale	L.	223.55

Spedizione a G. V. di Kg. 750 tessuti lana da Milano a Roma Termini Km. 635, con spesa anticipata di L. 9.00 e pesatura di ufficio.

Tariffa speciale N. 2-B . . . L. 115.65 (arrotondate)
Pesatura . . . . » 0.80
Provvigione sulla spesa anticipata » 0.10

Totale somme soggette all'aumento . . . . L. 116.55
Aumento 6 per mille su L. 116.55 (serie di prezzi da L. 112.50 a 120.80 della tabella) . . . . L. 0.70
Spesa anticipata . . . . » 9.00
Bollo . . . . » 0.10

Totale L. 126.35

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 95R (C.).

Mostra del teatro, mostra di belle arti e mostra agricola in Parma.

Nella circostanza delle esposizioni sovraindicate è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Parma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI
E SPEDIZIONI DI MERCI ED OGGETTI.

Andata e Ritorno: dal 12 luglio al 30 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913, concernente l'XI Congresso Nazionale di Musica in Torino.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite con lettera da parte delle relative Divisioni.

Circolare N. 96R (C.).

Congresso nazionale del Rowing Club italiano in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 3 al 13 agosto 1913

Ritorno: dal 9 al 19 agosto 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, luglio 1913 - Tip. Editrice Nazionale. C-80.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 228. (Boll. N. 29-1913). — A pagina 486 nell' ultimo alinea, rettificare la data in « 15 luglio 1913 ».

Ordine di Servizio N. 7v (Bollettino N. 29-1913):

Pag. 93 linea 18 — leggere « decorrere » invece di « precorrere »
» 94 » 1 — » « Quando » invece di « quando »
» 97 » 8 — » « nel primo » invece di « pel primo »
» 97 » 24 — » « scortarli con » invece di « scortarli di »
» 97 » 25 — » « tassa » invece di « tasse »
» 98 » 2 — » « convenzione » invece di « cenvenzione »
» 102 » ultima dopo parole « Vedasi elenco in calce » aggiungere « al presente articolo »
» 102 » 11 — leggere « dichiarato » invece di « dichiarata »

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 31

31 LUGLIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. DECRETO *del 22 giugno 1913 che approva il regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico* . . Pag. 341

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 5. — Modificazioni ed aggiunte al Regolamento per il vestiario uniforme del personale . . . . . Pag. 509

Ordine di Servizio N. 240. — Servizio cumulativo fra la Ferrovia Grignasco-Coggiola e le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 241. — Estensione di servizio nella stazione di Milano S. Cristoforo . . . . » 510

Ordine di Servizio N. 242. — Servizio italo-belga . . . . . » 511

Ordine di Servizio N. 243. — Servizio cumulativo con la Sardegna » 512

Ordine di Servizio N. 244. — Servizi diretti internazionali . . » 513

Ordine di Servizio N. 245. — Viaggi a tariffa differenziale *A* . » ivi

Roma, luglio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Circolare N. 59. — Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio . . . . . . Pag. 514
Circolare N. 60. — Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Bologna . . . . » ivi
Circolare N. 61. — Trasporti a domicilio a Castelraimondo-Camerino . . . . » 515

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 8v. — Viaggi alle stazioni termali ed al mare. . . . . Pag. 493

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. Decreto *del 22 giugno* 1913 *che approva il regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 61 a 71 compreso e l'articolo 86 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto l'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e gli articoli 1 e 7 del R. D. 28 giugno 1912 n. 728, portanti modificazioni alla predetta legge del 7 luglio 1907;

Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro, Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvato l'annesso Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, vistato, d'ordine nostro, dal Ministro proponente.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 22 luglio 1913.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

Visto, Il guardasigilli: FINOCCHIARO-APRILE.

GIOLITTI - SACCHI.

REGOLAMENTO

del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico

Art. 1.

Le designazioni e le elezioni per la nomina dei membri del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, di cui agli articoli 63 e 68 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificati dal Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, sono promosse dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato: almeno due mesi avanti la naturale scadenza dei membri in carica, per quelli indicati nelle lettere *b*), *c*), *d*), *f*), *g*), *i*), *l*) del citato articolo 63 e per i tre funzionari dell'Amministrazione ferroviaria compresi nella lettera *a*) dell'articolo 68; ed almeno quattro mesi prima della naturale scadenza dei membri in carica, per quelli indicati nelle lettere *e*), *h*) dell'articolo 63 e in quelle *b*), *c*), *d*) dell'articolo 68.

In caso di vacanza per morte, dimissione od altra causa che non sia la naturale scadenza, le designazioni od elezioni sono promosse dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato non oltre un mese dal giorno in cui essa avrà ricevuto comunicazione della sopravvenuta cessazione.

Art. 2.

Le designazioni dei membri di cui alle lettere *c*), *d*), *e*), *f*), *l*) dell'articolo 63 della legge e dei tre funzionari dell'Amministrazione ferroviaria di cui alla lettera *a*) dell'articolo 68, sono fatte constare mediante copia conforme od estratto delle deliberazioni dei rispettivi Consigli o Comitati di amministrazione, Consigli superiori e Commissioni.

Art. 3.

La importanza delle Compagnie di navigazione, agli effetti della loro inscrizione nell'elenco di cui alla lettera *g*) dell'articolo 63 della legge, è principalmente desunta dalla entità dei loro rapporti con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tra le Compagnie inscritte, le due di più antica costituzione designano ciascuna un rappresentante, il quale rimane in carica quattro anni. Se questo rappresentante, per morte, dimissioni od altra causa, cessa dal mandato prima del detto termine, la Compagnia ha diritto di designare un nuovo rappresentante pel tempo che manca alla scadenza del periodo di quattro anni.

Alla scadenza del quadriennio designano i loro rispettivi rappresentanti le due Compagnie le quali, fatta esclusione di quelle che hanno proceduto per turno alla designazione, risultino nell'elenco più anziane di costituzione e così di seguito.

Art. 4

La elezione del rappresentante dei sodalizi della stampa italiana viene fatta dal Consiglio federale della Federazione nazionale fra le Associazioni giornalistiche italiane.

Art. 5.

Alla scelta dei delegati delle Camere di commercio nel Consiglio generale del traffico concorrono tutte le Camere del Regno, che vi procedono con elezione di doppio grado nei modi indicati negli articoli seguenti.

Art. 6.

Il Consiglio di ciascuna delle Camere di commercio che sia unica nella provincia, nei termini di tempo stabiliti di volta in volta dal ministero di agricoltura, industria e commercio, nomina fra i propri componenti quello che, in sua rappresentanza, dovrà partecipare alla elezione dei due delegati al Consiglio generale del traffico.

La nomina di detto rappresentante è fatta in adunanza del Consiglio camerale, a voto segreto, con la presenza di almeno la metà più uno dei suoi componenti se in prima convocazione, e con qualunque numero di intervenuti se in seconda convocazione.

La nomina cade sul candidato che abbia riportato il maggior numero di voti; in caso di parità, si provvede col sorteggio.

Il risultato della votazione e dell'eventuale sorteggio è, entro due giorni, comunicato al ministero di agricoltura, industria e commercio, insieme al verbale dell'adunanza nel quale è fatta menzione di tutti i candidati e del numero dei voti da ciascuno riportati.

Art. 7.

Le Camere di commercio di una stessa provincia hanno un solo rappresentante. Per la elezione di questo ciascuna Camera, nei termini di tempo stabiliti di volta in volta dal ministero di agricoltura, industria e commercio e nei modi indicati nel secondo comma del precedente articolo, procede alla votazione, che può cadere anche su uno dei componenti i Consigli delle altre Camere della provincia.

Ogni Camera di commercio esistente fuori del capoluogo della provincia invia, entro due giorni, il verbale della seguìta votazione al presidente della Camera del capoluogo, il quale, assistito da almeno due consiglieri e dal segretario, procede, in base ai verbali suddetti ed a quello della votazione del proprio Consiglio, allo scrutinio complessivo dei voti, all'eventuale sorteggio in caso di parità ed alla redazione di apposito verbale in conformità a quanto è disposto nel precedente articolo.

Il risultato viene, entro tre giorni, comunicato al ministero di agricoltura, industria e commercio, insieme al verbale delle ultime operazioni di scrutinio, con allegativi quelli delle votazioni seguìte presso ogni singola Camera di commercio.

Art. 8.

Entro il giorno stabilito dal ministero di agricoltura, industria e commercio, ciascuno dei rappresentanti delle Camere di commercio nominati giusta i precedenti articoli 6 e 7 trasmette al detto ministero, in piego raccomandato, una scheda sulla quale siano identificate per nome, cognome, paternità, professione e domicilio, le due persone cui intende dare il proprio voto per delegati nell'indicato Consiglio generale del traffico.

A delegati delle Camere di commercio possono essere nominate anche persone non facenti parte delle Camere stesse.

Il ministero, a mezzo di una Commissione di tre funzionari designati dal ministro, procede allo scrutinio. La scelta cade sui due candidati che abbiano riportato il maggior numero di voti; a parità di voti si procede al sorteggio, cui provvede la detta Commissione di funzionari, che di tutte le seguìte operazioni stende verbale.

L'esito della elezione è comunicato alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, alla quale sono pure trasmessi tutti gli atti della elezione stessa.

Art. 9.

Alla scelta dei due delegati delle Associazioni agrarie nel Consiglio generale del traffico procedono le Associazioni agrarie nazionali con votazione a mezzo di speciali rappresentanti, le une e le altre nei modi stabiliti nei seguenti articoli.

Art. 10.

Il Consiglio di ciascuna delle Associazioni agrarie nazionali indicate nella tabella *A* annesse al presente regolamento procede, entro il giorno stabilito dal ministero di agricoltura, industria e commercio, alla designazione dei propri due candidati alle funzioni di delegati nel Consiglio generale del traffico di cui all'articolo precedente.

La designazione è fatta per votazione a schede segrete, con la presenza di almeno la metà più uno dei componenti il Consiglio se in prima convocazione, e con qualunque numero di intervenuti se in seconda convocazione. Essa cade sui due candidati che abbiano riportato il maggior numero di voti; a parità di voti, decide il sorteggio.

Il risultato viene comunicato, entro due giorni, al ministero di agricoltura, industria e commercio, insieme col verbale dell'adunanza.

La designazione fatta dal Consiglio di ciascuna Associazione agraria nazionale vale, agli effetti del computo dei voti di cui al successivo articolo 13, quale un voto per ciascuno dei due designati.

A delegati delle Associazioni agrarie nazionali possono essere designate anche persone non appartenenti alle Associazioni medesime.

Art. 11.

Le Associazioni agrarie indicate nella tabella *B* annessa al presente regolamento procedono alla scelta dei due delegati nel Consiglio generale del traffico a mezzo di rappresentanti. Le Associazioni comprese nella circoscrizione di una stessa provincia hanno un solo rappresentante.

Art. 12.

Per la nomina del rappresentante, il Consiglio di ciascuna delle Associazioni agrarie della tabella *B*, nei termini di tempo stabiliti di volta in volta dal ministero di agricoltura, industria e commercio, designa un candidato, scegliendolo fra i propri componenti o fra i com-

ponenti dei Consigli delle altre Associazioni agrarie comprese nella circoscrizione provinciale.

La designazione è fatta in adunanza del Consiglio, a voto segreto, con la presenza di almeno tre componenti e cade sul candidato che abbia riportato il maggior numero di voti; in caso di parità, si provvede col sorteggio.

Il Consiglio di quella fra le Associazioni della provincia che è contrassegnata con asterisco nella tabella *B*, al quale i Consigli delle altre Associazioni comprese nella stessa circoscrizione provinciale debbono trasmettere, entro due giorni dalla seguìta votazione, i relativi verbali, in base ai verbali stessi ed a quello della propria votazione, procede con la presenza di almeno tre componenti, allo scrutinio complessivo dei voti, all'eventuale sorteggio in caso di parità ed alla redazione di apposito verbale nel quale è fatta menzione di tutti i candidati e del numero dei voti da ciascuno riportati.

Il risultato viene, entro tre giorni, comunicato al ministero di agricoltura, industria e commercio, insieme al verbale delle ultime operazioni di scutinio, con allegativi quelli delle votazioni seguìte presso ogni singola Associazione agraria.

Art. 13.

Entro il giorno stabilito dal ministero di agricoltura, industria e commercio, e che deve coincidere con quello fissato dallo stesso ministero a norma della prima parte dell'articolo 10 per la votazione delle Associazioni agrarie nazionali, ciascuno dei componenti i Consigli delle Associazioni agrarie, riuscito rappresentante le Associazioni stesse nella elezione dei delegati al Consiglio generale del traffico, come ai precedenti articoli, trasmette al detto ministero, in piego raccomandato, una scheda sulla quale siano identificate per nome, cognome, paternità, professione e domicilio le due persone cui intende dare il proprio voto per delegati nell'indicato Consiglio generale del traffico.

Il voto può cadere anche su persone estranee alle Associazioni agrarie.

Il ministero, a mezzo di una Commissione di tre funzionari, designati dal ministro, procede allo scrutinio delle votazioni pervenutegli dalle Associazioni agrarie nazionali di cui alla tabella *A* e dai rappresentanti delle Associazioni agrarie di cui alla tabella *B*. La scelta cade sui due candidati che abbiano riportato il maggior numero di voti; a parità di voti si procede al sorteggio, cui provvede la detta Commissione di funzionari, che di tutte le seguìte operazioni stende verbale.

L'esito della votazione è comunicato alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, alla quale sono pure trasmessi tutti gli atti della elezione stessa.

Art. 14.

Le elezioni per le nomine dei delegati delle Camere di Commercio e delle Associazioni agrarie nelle Commissioni locali del traffico sono indette dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, o, per sua delegazione, dai capi compartimento che presiedono le singole Commissioni, a seconda delle circoscrizioni assegnate nella tabella *C* annessa al Regio decreto 5 agosto 1912, n. 907.

Non partecipano alle suindicate elezioni le Associazioni agrarie nazionali della tabella *A* annessa al presente regolamento.

Art. 15.

Alla elezione dei delegati di cui al precedente articolo, per ognuna delle Commissioni locali del traffico, procedono rispettivamente gli stessi rappresentanti nominati, a norma degli articoli 6 a 12 del presente regolamento, dalle Camere di commercio o dalle Associazioni agrarie comprese nella circoscrizione della Commissione locale per la quale è indetta la elezione.

Entro il giorno stabilito dal direttore generale delle ferrovie dello Stato o, per sua delegazione, dal capo compartimento, i suindicati rappresentanti fanno pervenire a quest'ultimo, in piego raccomandato, una scheda nella quale siano identificati per nome, cognome, paternità, professione e domicilio, le persone cui intendono dare il proprio voto per delegati nella Commissione locale del traffico. A delegati possono essere nominate anche persone rispettivamente estranee alle Camere di commercio ed alle Associazioni agrarie.

Il capo compartimento, assistito da due membri in carica della Commissione locale o, in mancanza, da due funzionari delle ferrovie dello Stato di grado non inferiore ad ispettore capo designati dallo stesso capo compartimento, procede allo scrutinio.

La scelta cade sui due candidati che abbiano riportato il maggior numero di voti; a parità di voti si procede a sorteggio.

Il risultato della votazione è comunicato alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, alla quale viene pure trasmesso il verbale delle seguite operazioni di scrutinio, con allegatevi le schede di votazione.

Art. 16.

Nei casi in cui, sia nel Consiglio generale che nelle Commissioni locali del traffico, occorra provvedere alla nomina di uno solo dei due delegati delle Camere di commercio o delle Associazioni agrarie, i ri-

spettivi rappresentanti alle elezioni ed i Consigli delle Associazioni agrarie nazionali votano soltanto per un candidato.

Art. 17.

I rappresentanti alle elezioni per le Camere di commercio e per le Associazioni agrarie durano in carica quattro anni.

Qualora uno dei detti rappresentanti, per cessazione dall'ufficio di consigliere delle Camere di commercio o delle Associazioni agrarie da cui fu nominato, o per qualsiasi altra causa, non possa più esercitare il mandato deferitogli sino alla fine del quadriennio, il mandato stesso, per il restante periodo del quadriennio, è trasferito nel candidato che dai verbali di elezione risulti aver riportato il maggior numero di voti dopo il sostituito.

Venendo meno ogni possibilità di sostituzione, si procede, nei modi indicati negli articoli 6, 7, 10, 11 e 12 del presente regolamento, alla nomina di un nuovo rappresentante, il quale dura in carica limitatamente al tempo che rimane per completare il quadriennio come al precedente comma.

Art. 18.

Le tabelle *A* e *B* annesse al presente regolamento sono rivedute ogni quattro anni. Le eventuali modificazioni sono approvate con decreto del ministro di agricoltura, industria e commercio, di concerto col ministro dei lavori pubblici.

Art. 19.

Le elezioni dei due membri delle Commissioni locali del traffico, di cui alla lettera *d*) dell'articolo 68 della legge, sono indette dal direttore generale delle ferrovie dello Stato o, per sua delegazione, dai capi compartimento che presiedono le singole Commissioni, e vi partecipano rispettivamente i presidenti delle deputazioni provinciali comprese nella circoscrizione della Commissione per la quale vien fatta l'elezione.

Art. 20.

Entro il giorno che sarà comunicato nell'atto stesso in cui s'indicono le elezioni il presidente di ciascuna deputazione provinciale fa pervenire, con lettera raccomandata, al capo compartimento di cui al precedente articolo, la designazione dei propri due candidati.

Spirato il termine fissato, il capo compartimento, assistito da due membri della Commissione da lui presieduta o, in mancanza, da due funzionari delle ferrovie dello Stato di grado non inferiore ad ispettore capo designati dallo stesso capo compartimento, procede allo scrutinio delle designazioni pervenutegli in termine utile.

Risultano eletti i due candidati che abbiano riportato il maggior numero di voti; in caso di parità di voti, si procede a sorteggio.

Di tutte le seguite operazioni si redige apposito verbale, il quale, firmato dal capo compartimento e dai due membri o funzionari che hanno assistito alle operazioni stesse, viene trasmesso immediatamente al direttore generale delle ferrovie dello Stato con allegatevi le designazioni scrutinate.

Art. 21.

I membri del Consiglio generale del traffico sono nominati con decreto del ministro dei lavori pubblici. Quelli delle Commissioni locali sono nominati con provvedimento del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 22.

Il periodo di durata in carica per ciascun membro del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, a norma degli articoli 64 e 70 della legge e dell'articolo 3 del presente regolamento, decorre dalla data del decreto o del provvedimento di nomina di cui all'articolo precedente.

Art. 23.

Le proposte ed i quesiti da sottoporre all'esame del Consiglio generale del traffico sono fatti pervenire alla presidenza del Consiglio stesso, la quale provvede alla loro istruttoria e nomina speciali Commissioni per riferirne al Consiglio.

Art. 24.

La convocazione del Consiglio generale è indetta dalla presidenza, con avviso scritto, almeno otto giorni prima di quello fissato per l'adunanza, e con lo stesso avviso viene comunicato l'ordine del giorno delle materie da discutersi. Nei casi di urgenza il termine può essere ridotto a cinque giorni.

Art. 25.

Non può avvenire discussione nè deliberazione su materia non contenuta nell'ordine del giorno.

Art. 26.

Nel caso di assenza o di impedimento del capo compartimento, la presidenza della Commissione locale del traffico viene assunta dal funzionario che lo sostituisce a norma dell'articolo 2 del Regio decreto 5 agosto 1912, n. 986.

Art. 27.

Le proposte ed i quesiti da sottoporre all'esame della Commissione locale sono fatti pervenire al presidente, il quale provvede alla loro istruttoria e dà incarico ad uno o più membri di riferirne alla Commissione.

Art. 28.

Le Commissioni locali vengono convocate dai rispettivi presidenti con le stesse modalità stabilite dall'articolo 24 pel Consiglio generale.

Art. 29.

L'Ufficio di segreteria del Consiglio generale del traffico e quelli delle Commissioni locali sono affidati a funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, presso la quale sono conservati i relativi atti.

Art. 30.

I membri del Consiglio generale del traffico attualmente in carica conserveranno le loro funzioni fino alla scadenza del quadriennio della rispettiva loro nomina, se delle categorie corrispondenti alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *f*), *g*), *h*), *l*) dell'articolo 63 della legge; quelli delle categorie corrispondenti alle lettere *e*), *i*), e quelli della categoria corrispondente alla lettera *m*) dello stesso articolo 63 cesseranno di carica non ap-

pena siano, rispettivamente a termini del presente regolamento e delle norme emanate dal ministro dei lavori pubblici, nominati i nuovi membri che dovranno sostituirli.

Le attuali Commissioni compartimentali del traffico cesseranno di funzionare ed i relativi membri usciranno di carica non appena istituite le nuove Commissioni locali del traffico mediante nomina dei singoli componenti nei modi fissati nel presente regolamento. Alla stessa data entreranno in funzioni effettive i membri che, anche prima della emanazione del presente regolamento, in applicazione della lettera *d*) dell'articolo 68 della legge, siano già stati eletti dai presidenti delle deputazioni provinciali comprese nelle singole circoscrizioni delle nuove Commissioni locali; e dalla medesima data incomincerà a decorrere il quadriennio della loro durata in carica.

Visto: d'ordine di Sua Maestà

Il Ministro dei L.L. P.P.

E. SACCHI.

TABELLA A.

ASSOCIAZIONI AGRARIE NAZIONALI.

1.	Ancona	Federazione apistica italiana.
2.	Ascoli Piceno	Associazione confezionatori seme bachi.
3.	Casale Monferrato	Società dei viticoltori italiani.
4.	Firenze	R. Accademia dei Georgofili.
5.	Milano	Associazione agraria confezionatori seme bachi.
6.	Napoli	R. Istituto d'incoraggiamento.
7.	Piacenza	Federazione italiana dei Consorzi agrari.
8.	Id.	Unione nazionale delle Latterie sociali e cooperative.
9.	Roma	Società degli agricoltori italiani.
10.	Id.	Federazione nazionale delle Casse rurali italiane.
11.	Id.	Comitato nazionale Pro mutualità agraria.
12.	Id.	Società nazionale degli olivicultori.
13.	San Remo	Associazione orticola professionale italiana.
14.	Torino	Società zootecnica nazionale.

TABELLA B.

ASSOCIAZIONI AGRARIE REGIONALI E LOCALI.

I. — Alessandria.

1.	Acqui	Consorzio agrario cooperativo.
2.	* Alessandria	Comizio agrario.
3.	Id.	Consorzio antifillosserico « Alessandrino »
4.	Id.	Società cooperativa « L'Agraria ».
5.	Id.	Società cooperativa macchine agricole.
6.	Id.	Società cooperativa viti americane.
7.	Alice Belcolle	Consorzio antifillosserico.
8.	Altavilla Monferrato	Cantina sociale.
9.	Asti	Comizio agrario.
10.	Id.	Consorzio antifillosserico.
11.	Id.	Sindacato agrario cooperativo Astigiano.
12.	Bruno	Consorzio agrario cooperativo.
13.	Cagliano	Cantina sociale.
14.	Calosso	Cantina sociale.
15.	Canelli	Cantina sociale.
6.	Casale Monferrato	Comizio agrario.
17.	Id.	Consorzio antifillosserico.
18.	Id.	Cooperativa orticoltori Casalesi.
19.	Castellazzo Bormida	Consorzio agrario cooperativo.
20.	Castelnuovo Scrivia	Consorzio agrario cooperativo.
21.	Conzano	Cantina sociale.
22.	Cuccaro Monferrato	Unione o Cassa rurale.
23.	Gavi	Sindacato agrario cooperativo.
24.	Id.	Consorzio antifillosserico cooperativo.
25.	Grana	Unione rurale.
26.	Masio	Cantina sociale (annessa alla Casa del Popolo).
27.	Moncucco Torinese	Società agricola cooperativa.
28.	Montemagno	Unione rurale.

29. Nizza Monferrato — Consorzio antifillosserico.
30. Novi Ligure — Associazione agraria cooperativa Novese.
31. Occimiano — Unione rurale.
32. Ovada — Consorzio antifillosserico.
33. Quargnento — Unione rurale cooperativa.
34. Refrancore — Società agricola.
35 Rivalta Bormida — Consorzio agrario cooperativo.
36. Rosignano e Terruggia — Consorzio antifillosserico.
37. San Germano — Unione rurale.
38. * San Marzano Oliveto — Cantina sociale.
39. Tigliole — Consorzio agrario.
40. Tortona — Comizio agrario.
41. Id — Sindacato agrario cooperativo.
42. Id. — Consorzio antifillosserico.
43. Vignale Monferrato — Circolo agricolo.
44. Id. — Cantina cooperativa Vignalese « A. M[illegible]scalchi ».
45. Id. — Cantina sociale socialista Vignale.
46. Volpedo — Consorzio antifillosserico con funzion[illegible] di Società cooperativa della Val Cu[illegible]ne per la produzione di viti americane.

II. — Ancona.

47. * Ancona — Comizio agrario.
48. Id. — Consorzio agrario cooperativo.
49. Corinaldo — Sindacato agrario Corinaldese.
50. Fabriano — Comizio agrario.
51. Jesi — Comizio agrario.
52. Id. — Società per l'esportazione del cavolfiore.

III. — Aquila.

53 * Aquila — Comizio agrario.
54. Id. — Consorzio agrario cooperativo.
55. Castel di Sangro — Consorzio agrario cooperativo.

56 Popoli — Società agricola.
57. Sulmona — Comizio agrario.
58. Id. — Consorzio agrario cooperativo.

IV. — **Arezzo.**

59. * Arezzo — Comizio agrario.
60. Id. — Consorzio agrario.
61. Cortona — Società agricola Cortonese.
62. Fojano della Chiana — Comizio agrario.
63. Montevarchi — Cooperativa agricola Valdarnese.
64. Poppi — Comizio agrario.
65. Id. — Consorzio agricolo cooperativo Casentinese.
66. Id. — Cantina sociale.
67. Sansepolcro — Consorzio agrario coperativo.

V. — **Ascoli Piceno.**

68. Amandola — Associazione agraria e di mutuo insegnamento.
69. * Ascoli Piceno — Comizio agrario.
70. Id. — Consorzio agrario coperativo.
71. Fermo — Comizio agrario.
72. Id. — Consorzio agrario coperativo.
73. Id. — Accademia provinciale.
74. Pedaso — Cooperativa fra produttori ortaggi e frutta.

VI. — **Avellino.**

75 Ariano di Puglia — Comizio agrario
76. * Avellino — Comizio agrario.
77. Id. — Consorzio cooperativo agricolo del Partenio.
78. Calitri — Consorzio agrario coperativo.

VII. — **Bari.**

79.	Acquaviva delle Fonti	Consorzio antifillosserico.
80.	Altamura	Consorzio antifillosserico.
81.	Id.	Circolo agrario sperimentale cooperativo.
82.	Andria	Consorzio antifillosserico.
83.	Id.	Consorzio agrario.
84.	* Bari	Comizio agrario.
85.	Id.	Società anonima cooperativa fra agricoltori Baresi.
86.	Barletta	Comizio agrario.
87.	Id.	Consorzio antifillosserico.
88.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
89.	Id.	Unione produttori Vinaccia.
90.	Bisceglie	Consorzio antifillosserico.
91.	Bitonto	Consorzio antifillosserico.
92.	Canosa di Puglia	Consorzio antifillosserico.
93.	Id.	Distilleria cooperativa.
94.	Canneto	Consorzio antifillosserico.
95.	Capurso	Consorzio antifillosserico.
96.	Casamassima	Consorzio antifillosserico.
97.	Castellana	Consorzio antifillosserico.
98.	Id.	Cooperativa vinicola Castellana.
99.	Conversano	Consorzio antifillosserico.
100.	Corato	Consorzio antifillosserico.
101.	Giovinazzo	Consorzio antifillosserico.
102.	Gioia del Colle	Consorzio antifillosserico.
103.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
104.	Id.	Distilleria agraria cooperativa e raffineria di alcool.
105.	Gravina di Puglia	Consorzio antifillosserico.
106.	Grumo Appula	Consorzio antifillosserico.
107.	Locorotondo	Consorzio antifillosserico.
108.	Minervino Murge	Consorzio antifillosserico.
109.	Modugno	Consorzio antifillosserico.
110.	Mola di Bari	Consorzio antifillosserico.
111.	Molfetta	Consorzio antifillosserico.

112.	Monopoli	Consorzio antifillosserico.
113.	Noci	Consorzio antifillosserico.
114.	Palo del Colle	Consorzio antifillosserico.
115.	Putignano	Consorzio antifillosserico.
116.	Rutigliano	Consorzio antifillosserico.
117.	Ruvo di Puglia	Consorzio antifillosserico.
118.	Santeramo in Colle	Consorzio antifillosserico.
119.	Id.	Consorzio agrario.
120.	Id.	Società agraria « La Fungalina ».
121.	Spinazzola	Consorzio antifillosserico.
122.	Terlizzi	Consorzio antifillosserico.
123.	Trani	Consorzio antifillosserico.
124.	Id.	Distilleria agraria cooperativa.
125.	Turi	Consorzio antifillosserico.

VIII. — **Belluno.**

126.	Agordo	Società cooperativa delle Latterie Agordine.
127.	Auronzo	Comizio agrario.
128	* Belluno	Consorzio agrario cooperativo.
129.	Feltre	Comizio agrario.

IX. — **Benevento.**

130.	Arpaise	Consorzio agrario cooperativo.
131.	* Benevento	Comizio agrario.
132.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
133.	Cerreto Sannita	Consorzio agrario cooperativo.
134.	Foglianise	Consorzio agrario.
135.	Guardia Sanframondi	Unione agricola del Sannio.
136.	Morcone	Consorzio agrario cooperativo.
137.	Pannarano	Cantina sociale.
138.	San Bartolomeo in Galdo	Comizio agrario.

X. — Bergamo.

139. * Bergamo — Comizio agrario.
140. Id. — Consorzio agrario cooperativo Bergamasco.
141. Id. — Unione agricola Bergamasca.
142. Calvenzano — Unione rurale.
143. Clusone — Comizio agrario.
144. Fara d'Adda — Unione agricola Farese.
145. Fara Olivana — Società agricola.
146. Spirano — Società agricola.
147. Treviglio — Società dei probi contadini (di Castelcerreto e Battaglia).

XI. — Bologna.

148 * Bologna — Comizio agrario.
149. Id. — Consorzio agrario Bolognese.
150. Id. — Società agricola.
151. Id. — Consorzio antifillosserico.
152. Imola — Società cooperativa fra gli ortolani.
153. Id. — Società agraria Imolese.
154. Id. — Consorzio agrario cooperativo Imolese.
155. Medicina — Società agraria cooperativa.
156. Praduro-Sasso — Consorzio agrario cooperativo (del Sasso).

XII. — Brescia.

157. Bagnolo Mella — Consorzio agrario cooperativo.
158. Breno — Consorzio agrario cooperativo.
159. * Brescia — Comizio agrario.
160. Id. — Consorzio antifillosserico.
161. Desenzano Lago — Consorzio agrario cooperativo.
162. Manerba — Consorzio antifillosserico.
163. Moniga — Consorzio antifillosserico.

164. Nozza — Consorzio agrario cooperativo.
165. Orzinuovi — Consorzio agrario cooperativo.
166. Padenghe — Consorzio antifillosserico.
167. Polpenazze — Consorzio antifillosserico.
168. Portese — Consorzio antifillosserico.
169. Puegnago — Consorzio antifillosserico.
170. Raffa — Consorzio antifillosserico.
171. Salò — Consorzio agricolo cooperativo della Riviera del Garda.
172. San Felice Scovolo — Consorzio antifillosserico.
173. Soiano al Lago — Consorzio antifillosserico.

XIII. — Cagliari.

174. Bortigali — Latteria sociale cooperativa.
175. Calasetta — Cantina sociale.
176. Iglesias — Consorzio agrario coperativo.
177. * Oristano — Consorzio agrario coperativo.
178. Senorbi — Consorzio agrario cooperativo.

XIV. — Caltanissetta.

179. Aidone — Consorzio agrario.
180. Id. — Società frumentaria agricola.
181. Butera — Cooperativa agricola di produzione e lavoro.
182. Caltanisetta — Società cooperativa di lavoro « Santa Lucia ».
183. Castrogiovanni — Cooperativa agricola « La Madre Terra ».
184. Marianopoli — Società coperativa di produzione e lavoro.
185. Mazzarino — Società cooperativa agricola.
186. Id. — Società cooperativa agricola « Sant'Isidoro ».
187 * Piazza Armerina — Comizio agrario.
188. Id. — Consorzio agrario cooperativo Armerino.

189.	Pietraperzia	Consorzio agrario.
190.	San Cataldo	Cassa operaia coperativa agricola.
191.	Id.	Consorzio agrario.
192.	Sommatino	Cooperativa agricola di produzione e lavoro.
193.	Villalba	Cooperativa agricola di produzione e lavoro.
194.	Villarosa	Cooperativa agricola « Regina Elena ».

XV. — **Campobasso.**

195.	* Campobasso	Consorzio agrario cooperativo Molisano.
196.	Id.	Consorzio antifillosserico Molisano.
197.	Larino	Consorzio agrario circondariale.
198.	Santa Croce di Magliano	Consorzio agrario cooperativo.

XVI. — **Caserta.**

199.	Alife	Associazione agraria.
200.	Alvignano	Consorzio agrario.
201.	Alvito	Consorzio agrario.
202.	Arce	Consorzio agrario cooperativo.
203.	Arienzo	Cooperativa agraria mandamentale.
204.	Arpino	Consorzio agrario cooperativo del mandamento di Arpino.
205	Atina	Consorzio agrario cooperativo di Atina.
206.	Casal di Principe	Consorzio agrario cooperativo del mandamento di Trentola.
207	* Caserta	Consorzio agrario cooperativo.
208.	Carinola	Consorzio agrario cooperativo.
209.	Elena	Consorzio agrario per acquisti e vendite collettive.
210.	Esperia	Consorzio agrario cooperativo.
211.	Fondi	Consorzio agrario cooperativo del mandamento di Fondi.

212. Formia — Consorzio agrario cooperativo.
213. Frignano Maggiore — Consorzio agrario cooperativo dell'Agro Aversano.
214. Marzano Appio — Consorzio agrario.
215. Mondragone — Consorzio agrario.
216. Piedimonte d'Alife — Consorzio agrario cooperativo.
217. Pontecorvo — Consorzio agrario cooperativo della Valle del Liri.
218. Roccasecca — Consorzio agrario cooperativo.
219. San Potito Sannitico — Consorzio agrario cooperativo.
220. Sessa Aurunca — Consorzio agrario cooperativo.
221. Vico di Palma Campania — Consorzio agrario.
222. Cassino — Consorzio agrario.

XVII. — Catania.

223. Acireale — Comizio agrario.
224. Id. — Consorzio agrario cooperativo.
225. Castiglione di Sicilia — Comizio agrario.
226. * Catania — Comizio agrario.
227. Militello — Associazione agraria.
228. Nicosia — Consorzio agrario cooperativo.
229. Palagonia — Società agricola coperativa di lavoro e prestiti.
230. Regalbuto — Consorzio agrario cooperativo.

XVIII. — Catanzaro.

231. * Catanzaro — Consorzio agrario.
232. Conflenti — Consorzio agrario.
233. Cotrone — Consorzio agrario.
234. Martirano — Consorzio agrario.
235. Monteleone — Consorzio agrario.
236. Nicastro — Consorzio agrario.
237. Sant'Onofrio — Consorzio agrario.

238.	Strongoli	Consorzio agrario.
239.	Tropea	Consorzio agrario.

XIX. — **Chieti.**

240.	Ari	Associazione agraria.
241.	Bomba	Associazione agraria.
242.	Castelfrentano	Associazione agraria.
243.	* Chieti	Comizio agrario.
244.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
245.	Paglieta	Società agraria cooperativa.
246.	Palena	Società agricola zootecnica.

XX. — **Como.**

247	* Como	Comizio agrario.
248.	Lecco	Comizio agrario.
249.	Varese	Comizio agrario.
250.	Id.	Unione agricola Varesina (Società anonima cooperativa).

XXI. — **Cosenza.**

251.	Belvedere Marittimo	Consorzio agrario cooperativo.
252.	Castrovillari	Consorzio agrario cooperativo.
253.	Cittadella del Capo	Consorzio agrario cooperativo.
254.	* Cosenza	Consorzio agrario cooperativo « Bruzio ».

XXII. — **Cremona.**

255.	Acquanegra Cremonese	Latteria sociale cooperativa.
256.	Cà de' Stefani	Latteria sociale cooperativa.
257.	Casal Maggiore	Comizio agrario.
258.	Cingia de' Botti	Latteria sociale cooperativa di Cà de' Corti.

259.	Crema	Comizio agrario.
260.	* Cremona	Comizio agrario.
261.	Id.	Consorzio antifillosserico.
262.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
263.	Montodine	Sindacato agrario cooperativo.
264.	Piavena	Latteria sociale coperativa.
265.	San Martino in Beliseto	Consorzio agrario cooperativo macchine agricole.
266.	Soresina	Latteria Soresinese (Società anonima cooperativa).
267.	Stagno Lombardo	Latteria sociale di Forcello.
268.	Torricella del Pizzo	Sindacato agrario cooperativo.

XXIII. — **Cuneo.**

269.	Alba	Comizio agrario.
270.	Id.	Consorzio antifillosserico.
271.	Id.	Consorzio agrario cooperativo (Società anonima).
272.	Id.	Sindacato vinicolo Piemontese.
273.	Barbaresco	Cantina sociale « Pro Barbaresco ».
274.	Barolo	Cantina sociale.
275.	Bra	Cooperativa agricola.
276.	Id.	Società cooperativa fra contadini « Santo Isidoro ».
277.	Castiglione Falletto	Cantina sociale « Rocche di Castiglione Faletto ».
278.	Ceresole d'Alba	Consorzio agrario cooperativo.
279.	Ceva	Cooperativa agricola.
280.	Contrada (Comune di Camerana)	Cooperativa agricola.
281.	Cortemilia	Consorzio agrario cooperativo.
282	* Cuneo	Comizio agrario.
283.	Id.	Consorzio antifillosserico.
284.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
285.	Farigliano	Consorzio agrario cooperativo.
286.	Frabosa Sottana	Cooperativa agricola « Pian Vignale ».

287.	Mondovì	Comizio agrario.
288.	Id.	Cooperativa agricola Subalpina.
289.	Revello	Società agricola « Sant'Isidoro ».
290.	Saluzzo	Comizio agrario.
291.	Santo Stefano Belbo	Cantina sociale.
292.	Id. Roero	Sindacato agrario cooperativo.
293.	Savigliano	Comizio agrario.
294.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
295.	Vezza d'Alba	Cantina sociale (Società anonima cooperativa).
296.	Villanova Mondovì	Latteria sociale coperativa.

XXIV. — **Ferrara.**

297.	Argenta	Consociazione fra proprietari e conduttori di fondi.
298.	* Ferrara	Comizio agrario.
299.	Id.	Federazione agraria.
300.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.

XXV. — **Firenze.**

301.	Carmignano	Consorzio antifillosserico.
302.	* Firenze	Comizio agrario.
303.	Greve	Consorzio antifillosserico.
304.	Pistoia	Consorzio antifillosserico.
305.	Rocca San Casciano	Comizio agrario.
306.	San Miniato	Comizio agrario.
307.	Id.	Consorzio antifillosserico.

XXVI. — **Foggia.**

308.	Apricena	Consorzio agrario cooperativo.
309.	Ascoli Satriano	Consorzio antifillosserico.
310.	Candela	Consorzio agrario cooperativo.

311.	Cerignola	Consorzio agrario cooperativo.
312.	Id.	Consorzio antifillosserico.
313.	Foggia	Consorzio antifillosserico.
314 *	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
315.	Lucera	Consorzio agrario cooperativo.
316.	Manfredonia	Associazione degli agricoltori.
317.	Sansevero	Consorzio antifillosserico.
318.	Id.	Consorzio agrario Pugliese.
319.	Serracapriola	Consorzio agrario cooperativo.
320.	Torremaggiore	Consorzio antifillosserico.
321.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
322.	Trinitapoli	Consorzio antifillosserico.

XXVII. — **Forlì.**

323.	Cesena	Comizio agrario.
324.	Id.	Consorzio antifillosserico.
325.	Id.	Associazione agraria.
326 *	Forlì	Comizio agrario.
327.	Id.	Cantina sociale Forlivese.
328.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
329.	Longiano	Consorzio antifillosserico.
330.	Montiano	Consorzio antifillosserico.
331.	Rimini	Comizio agrario.
332.	Id.	Cooperativa agraria.
333.	Roncofreddo	Consorzio antifillosserico.
334.	Roversano	Consorzio antifillosserico.
335.	Savigliano	Consorzio antifillosserico.

XXVIII. — **Genova.**

336.	Albenga	Comizio agrario.
337.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
338.	Id.	Federazione agricola cooperativa.
339.	Arcola	Società agricola « Baccano ».
340.	Bolzaneto (Livellato)	Cooperativa agricola fra produttori di latte.

341.	Cairo Montenotte	Consorzio agrario cooperativo delle « Langhe ».
342.	Campoligure	Latteria sociale e mutua assicurazione bestiame.
343.	Celle Ligure	Frantoio cooperativo.
344.	Chiavari	Comizio agrario.
345.	Id.	Società economica.
346.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
347.	Follo	Società cattolica agricola.
348	* Genova	Comizio agrario.
349.	Id.	Consorzio agrario.
350.	Loano	Consorzio agrario cooperativo.
351.	Masono	Latteria sociale e mutua assicurazione bestiame.
352.	Pieve di Sori	Cooperativa agricola.
353.	San Giovanni Battista	Latteria sociale di « San Desiderio ».
354.	Sant'Olcese	Cooperativa agricola.
355.	Sarzana	Consorzio agrario cooperativo di Val di Magra.
356.	Savona	Comizio agrario.
357.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
358.	Id.	Unione agricola di Lavagnola.
359.	Id.	Unione produttori Chinotti.
360.	Serra Riccò	Latteria sociale di San Cipriano.
361.	Spezia (Sede Sarzana)	Comizio agrario.
362.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.

XXIX. — **Girgenti.**

363.	Cattolica Eraclea	Cooperativa cattolica agricola « Maria SS. Immacolata ».
364.	Favara	Società « Barone Mendola ».
365.	* Girgenti	Unione agricola Siciliana.
366	Racalmuto	Cooperativa agricola popolare.
367.	Id.	Cooperativa agricola « Maria SS. Immacolata ».
368.	Ribera.	Società agraria « San Giuseppe ».

369.	Sant'Angelo Muxaro	Società cooperativa agraria.
370.	Id.	Cooperativa agricola di produzione e lavoro.
371.	San Biagio	Società cooperativa agraria.

XXX. — Grosseto.

372.	* Grosseto	Comizio agrario.
373.	Manciano	Società agraria.
374.	Massa Marittima	Consorzio agrario cooperativo.

XXXI. — Lecce.

375.	Brindisi	Consorzio antifillosserico.
376.	Galatina	Consorzio antifillosserico.
377.	Gallipoli	Comizio agrario.
378.	Gallipoli	Consorzio antifillosserico.
379.	* Lecce	Comizio agrario.
380	Id.	Consorzio antifillosserico.
381.	Manduria	Consorzio antifillosserico.
382.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
383.	Martinafranca	Consorzio antifillosserico.
384.	Matino	Consorzio agrario cooperativo.
385.	Mesagne	Consorzio antifillosserico.
386.	Nardò	Consorzio antifillosserico.
387.	Ostuni	Consorzio antifillosserico.
388.	Parabita	Unione agricola.
389.	Ruffano	Consorzio agrario cooperativo.
390.	Taranto	Comizio agrario.
391.	Id.	Consorzio antifillosserico.
392.	Id.	Consorzio agrario Tarantino.
393.	Tricase	Consorzio agrario cooperativo del Capo di Leuca.
394.	Ugento	Consorzio antifillosserico.
395.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.

XXXII. — Livorno.

396.	* Livorno	Comizio agrario.
397.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
398.	Portoferraio (Elba)	Comizio agrario.

XXXIII. — Lucca.

399.	* Lucca	Consorzio agrario cooperativo.
400.	Monsummano	Consorzio agrario.
401.	Pescia	Consorzio antifillosserico.

XXXIV. — Macerata.

402.	Appignano	Consorzio antifillosserico.
403.	Camerino	Comizio agrario.
404.	Cingoli	Consorzio antifillosserico.
405.	Loro Piceno	Cooperativa agricola per concimi chimici ed altro.
406.	* Macerata	Comizio agrario.
407.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
408.	Matelica	Consorzio agrario cooperativo.
409.	San Severino Marche	Consorzio agrario cooperativo.
410.	Tolentino	Consorzio agrario per la vendita mangimi, concimi e macchinette.
411.	Treja	Consorzio antifillosserico.

XXXV. — Mantova.

412.	Castiglione delle Stiviere	Consorzio agrario cooperativo.
413.	Cesole	Società cooperativa rurale.
414.	Dosolo	Consorzio agrario cooperativo.
415.	* Mantova	Comizio agrario.

416.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
417.	Moglia	Consorzio agrario cooperativo.
418.	Montanara Curtatone	Cantina sociale del Serraglio.
419.	Ostiglia	Consorzio agrario cooperativo.
420.	Quistello	Consorzio agrario cooperativo.
421.	Roverbella	Consorzio agrario.
422.	Viadana	Comizio agrario.

XXXVI. — **Massa Carrara.**

423.	Aulla	Consorzio agrario cooperativo della Media Lunigiana.
424.	Aulla (Serricciolo)	Consorzio agrario cooperativo dell'Aulella.
425.	Fivizzano	Consorzio agrario cooperativo « Lunense »
426	* Massa	Consorzio agrario cooperativo Apuano.
427.	Pontremoli	Consorzio agrario cooperativo Pontremolese.
428.	Piazza al Serchio	Consorzio agrario cooperativo dell'Alta Valle del Serchio.

XXXVII. — **Messina.**

429.	Fiumedinisi	Consorzio agrario cooperativo.
430.	* Messina	Consorzio agrario cooperativo Peloritano.
431.	Milazzo	Società agraria.
432.	Mistretta	Consorzio agrario cooperativo.
433.	Santa Lucia del Mela	Società agraria.

XXXVIII. — **Milano.**

434.	Abbiategrasso	Comizio agrario.
435.	Albiate Brianza	Cooperativa agricola.
436.	Arcore	Associazione agraria.
437.	Arluno	Unione rurale cattolica.

438.	Biassonno	Unione agricola cooperativa.
439.	Bussero	Cooperativa agricola.
440.	Caselle Landi	Unione rurale cattolica.
441.	Cesano Maderno	Cooperativa agricola.
442.	Codogno	Associazione conduttori di fondi.
443.	Cormanno	Cooperativa agricola.
444.	Crespiatica	Unione rurale cattolica.
445.	Desio	Società agricola libera di Desio.
446.	Gallarate	Comizio agrario.
447.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
448.	Gaggiano	Latteria cooperativa.
449.	Lodi	Comizio agrario.
450.	Id.	Consorzio Agrario.
451.	Id.	Società orticola.
452.	Lonate Pozzolo	Unione agricola cooperativa.
453.	Melzo	Associazione conduttori di fondi.
454.	Milano	Comizio agrario.
455.	Id.	Primo Sindacato agrario cooperativo.
456.	Id.	Federazione cooperativa rurale.
457. *	Id.	Società agraria di Lombardia.
458.	Id.	Società orticola di Lombardia.
459.	Id.	Società Pro Orticoltura.

XXXIX. — **Modena.**

460.	Bomporto (Fraz. Sorbara)	Caseificio sociale.
461.	Campogalliano	Cantina sociale cooperativa.
462.	Carpi	Cantina sociale.
463.	Id. (Fraz. Santa Croce)	Cantina sociale.
464.	Id. (Villa Migliarina)	Caseificio sociale.
465.	Cavezzo	Caseificio sociale.
466.	Id.	Cantina sociale.
467.	Concordia di Secchia	Caseificio sociale.
468.	Id.	Cantina sociale.
469.	Formigine	Caseificio sociale.
470.	Id. (Villa Magretta)	Caseificio sociale.

471.	Id. (Casinalbo)	Caseificio sociale.
472.	Guiglia.	Caseificio sòciale.
473.	Mirandola	Cantina sociale.
474.	* Modena	Comizio agrario.
475.	Id.	Associazione zootecnica Modenese.
476.	Id.	Consorzio agrario cooperativo Modenese.
477.	Novi Emilia	Associazione Agraria.
478.	San Felice sul Panaro	Latteria sociale.
479.	San Possidonio	Cantina sociale.
480.	Sorbara	Caseificio sociale.
481.	Vignola	Consorzio agrario.
482.	Zocca (Monte Ombraro)	Caseificio sociale.

XL. — **Napoli.**

483.	Casoria	Comizio agrario.
484.	Castellammare di Stabia	Comizio agrario.
485.	* Napoli	Comizio agrario.
486.	Id.	Cooperativa agraria Napoletana.
487.	Ponticelli	Società anonima cooperativa fra gli agricoltori della provincia di Napoli.
488.	Pozzuoli	Comizio agrario.

XLI. — **Novara.**

489.	Biella	Comizio agrario.
490.	Bogogno	Consorzio antifillosserico.
491.	Brusnengo	Consorzio antifillosserico.
492.	Castelletto Villa	Consorzio antifillosserico.
493.	Cavallirio	Consorzio antifillosserico.
494.	Curino	Consorzio antifillosserico.
495.	Domodossola	Comizio agrario.
496.	Fara Novarese	Consorzio antifillosserico.
497.	Gattinara	Sindacato vinicolo agrario cooperativo
498.	Id.	Cantina sociale.

499.	Id.	Consorsio antifillosserico.
500.	Ghemme	Cantina sociale.
501.	Id.	Consorzio antifillosserico.
502.	Lessana	Consorsio antifillosserico.
503.	Livorno Piemonte	Unione Agraria.
504.	Lozzolo	Consorzio antifillosserico.
505.	Masserano	Consorsio antifillosserico.
506.	Mezzomerico	Consorsio antifillosserico.
507	* Novara	Comizio agrario.
508.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
509.	Id.	Unione cooperativa fra i proprietari e conduttori di vigneti.
510.	Id.	Associazione fra proprietari e conduttori di fondi.
511.	Oleggio	Consorzio antifillosserico.
512.	Pallanza	Comizio Agrario.
513.	Roasio	Consorzio antifillosserico.
514.	Romagnano Sesia	Consorzio antifillosserico.
515.	Santhià	Circolo agricolo cooperativo Santhiatese.
516.	Sostegno	Consorzio antifillosserico.
517.	Suno Novarese	Consorzio antifillosserico.
518.	Varallo Sesia	Comizio Agrario.
519.	Vercelli	Comizio Agrario.
520.	Id.	Federazione agraria Vercellese.
521.	Id.	Associazione fra gli agricoltori del Vercellese.
522.	Villa del Bosco	Consorzio antifillosserico.

XLII. — **Padova.**

523.	Camposampiero	Consorzio agrario cooperativo.
524.	Cittadella	Consorzio agrario cooperativo.
525.	Conselve	Consorzio agrario cooperativo.
526.	Este	Comizio agrario.
527.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
528.	Montagnana	Consorzio agrario cooperativo.
529	* Padova	Comizio agrario.
530.	Id.	Sindacato agricolo cooperativo Padovano.
531.	Piove di Sacco	Consorzio agrario cooperativo.

XLIII. — **Palermo.**

532.	Alia	Cooperativa agricola.
533.	Bagheria	Cooperativa agrumaria.
534.	Caltavuturo	Cooperativa agricola.
535.	Carini	Cooperativa agricola.
536	Cerda	Società cooperativa agricola «Umberto I»
537.	Chiusa Sclafani	Società cooperativa agricola « San Nicolò di Mira ».
538.	Lercara	Cooperativa agricola.
539.	* Palermo	Comizio agrario.
540.	Id.	Società di acclimatazione e di agricoltura in Sicilia.
541.	Id.	Unione agricola Siciliana.
542.	Id.	Consorzio agrario Siciliano.
543.	Prizzi	Consorzio agrario cooperativo Prizzese.
544.	Roccamena	Società cooperativa agricola.
545.	Sciara	Società agricola.

XLIV. — **Parma.**

546.	Borgo San Donnino	Unione agricola cooperativa.
547.	Borgotaro	Consorzio agrario cooperativo Valtarese.
548.	Calestrano —	Unione agricola cooperativa dell'Alta Val Baganza.
549.	Neviano Arduini	Unione agricola cooperativa di Val Termino.
550.	Parma	Associazione agraria Parmense.
551.	* Id.	Consorzio agrario cooperativo.
552.	Id.	Unione agricola Parmense.
553.	Sala Baganza	Unione agricola di Val Baganza.

XLV. — **Pavia.**

554.	Candia Lomellina	Latteria cooperativa.
555.	Cilavegna	Società cooperativa agricola.
556.	Gravellona-Lomellina	Latteria cooperativa.

557.	Montubeccaria	Cantina sociale.
558.	Id.	Società cooperativa agricola.
559.	Mortara	Comizio agrario.
560.	Mortara	Consorzio agrario cooperativo della Lomellina.
561.	* Pavia	Comizio agrario.
562.	Id.	Consorzio agrario cooperativo Pavese.
563.	Id.	Società cooperativa fra i produttori di burro.
564.	San Damiano al Colle	Cantina sociale.
565.	Santa Maria della Versa	Consorzio agrario cooperativo.
566.	Varzi	Consorzio agrario cooperativo « Alta Val Staffora ».
567.	Voghera	Comizio agrario.
568.	Id.	Consorzio antifillosserico.
569.	Id.	Consorzio agrario Vogherese.

XLVI. — **Perugia.**

570.	Assisi	Società anonima cooperativa fra gli agricoltori.
571.	Bevagna	Consorzio agrario cooperativo mandamentale.
572.	Città di Castello	Cassa agraria mandamentale e Consorzio agrario.
573.	Foligno	Comizio agrario.
574.	Forano	Associazione agricola
575.	Gualdo Tadino	Consorzio agrario (annesso alla Banca popolare di Gualdo Tadino).
576.	Gubbio	Consorzio agrario cooperativo.
577.	Marsciano	Sindacato agricolo cooperativo.
578.	Montefalco	Consorzio agrario mandamentale.
579.	Orvieto	Comizio agrario.
580.	Id.	Società cooperativa agraria.
581.	* Perugia	Consorzio agrario cooperativo.
582.	Id.	Società per l'essicamento dei bozzoli.
583.	Poggio Mirteto	Consorzio agrario Sabino.

584.	Rieti	Comizio agrario.
585.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
586.	Id.	Unione produttori grano da seme.
587.	Spoleto	Unione agraria cooperativa mandamentale.
588.	Id.	Oleificio cooperativo.
589.	Terni	Comizio agrario.
590.	Id.	Consorzio agrario.

XLVII. — **Pesaro Urbino.**

591.	Cagli	Comizio agrario.
592.	Fano	Consorzio agrario (con annesso Sindacato).
593.	Fossombrone	Consorzio agrario cooperativo.
594.	Macerata Feltria	Consorzio agrario.
595.	Mercatello	Sindacato agrario cooperativo.
596.	Pergola	Associazione agraria.
597.	Pesaro	Consorzio agrario cooperativo.
598 *	Id.	Accademia agraria.
599.	Urbino	Comizio agrario.
600.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.

XLVII. — **Piacenza.**

601.	Bardi	Consorzio agrario cooperativo.
602.	Caorso	Latteria sociale « Caorso ».
603.	Castellarquato	Cantina sociale della Val d'Arda.
604.	Fiorenzuola d'Arda	Consorzio agrario cooperativo.
605.	Id.	Prima Latteria sociale cooperativa Piacentina.
606.	Id.	Comizio agrario.
607.*	Piacenza	Comizio agrario.
608.	Id.	Consorzio antifillosserico Piacentino.
609.	Id.	Società degli orticoltori.

610.	Id.	Primo Consorzio cooperativo Piacentino.
611.	Ponte dell'Olio	Cantina sociale della Val Nure.
612.	Vintebbio	Consorzio antifillosserico.

XLIX. — **Pisa.**

613.	Campiglia Marittima	Società anonima cooperativa « L'Agraria ».
614.	Cecina	Consorzio agrario cooperativo.
615.	Collesalvetti	Consorzio agrario cooperativo.
616	* Pisa	Comizio agrario.
617.	Id.	Consorzio antifillosserico Pisano.
618.	Id.	Consorzio agrario Pisano.
619.	Pontedera	Unione agraria cooperativa.
620.	Volterra	Comizio agrario.

L. — **Porto Maurizio.**

621.	Caramagna Ligure	Cooperativa rurale.
622.	Oneglia	Consorzio agrario cooperativo.
623.	Piani di Vallecrosia (Vallecrosia)	Consorzio agrario cooperativo.
624.	* Porto Maurizio	Comizio agrario.
625.	Id.	Consorzio antifillosserico.
626.	Id.	Federazione dei Consorzi agrari della provincia.
627.	Prelà	Federazione agricoltori della Liguria occidentale
628.	Sanremo	Consorzio agrario cooperativo.
629.	Santo Stefano al Mare	Associazione agricola cooperativa.
630.	Ventimiglia	Unione agricola Ventimigliese.
631.	Vessalico	Società agricola .

LI. — **Potenza.**

632.	Marsiconuovo	Consorzio agrario cooperativo.
633.	Melfi	Consorzio agrario cooperativo.
634.	* Potenza	Sindacato agrario cooperativo Lucano.

LII. — **Ravenna.**

635.	Bagnacavallo	Consorzio agrario cooperativo.
636.	Faenza	Comizio agrario.
637.	Id.	Unione agricola Faentina.
638.	Lugo	Comizio agrario.
639.	Id.	Consorzio agrario.
640.	* Ravenna	Comizio agrario.
641.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.

LIII. — **Reggio Calabria.**

642.	Brancaleone Marina	Sindacato agricolo cooperativo.
643.	Palmi	Comizio agrario.
644.	* Reggio Calabria	Comizio agrario.
645.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.

LIV. — **Reggio Emilia.**

646.	Casina (Sarzano)	Associazione agraria-Cassa prestiti.
647.	Guastalla	Consorzio agrario cooperativo.
648.	Montecchio	Consorzio agrario cooperativo.
649.	Paullo di Casina	Associazione agraria-Cassa prestiti.
650.	* Reggio Emilia	Comizio agrario.
651.	Rio Saliceto	Sindacato agrario.

LV. — **Roma.**

652.	Alatri	Consorzio agrario cooperativo.
653.	Anagni	Consorzio agrario cooperativo.
654.	Anzio	Consorzio agrario cooperativo.
655.	Carpineto	Consorzio agrario.
656.	Ceccano	Consorzio agrario cooperativo.
657.	Cerveteri	Consorzio agrario cooperativo.

658.	Cistrna	Consorzio agrario cooperativo.
659.	Cori	Consorzio agrario cooperativo.
660.	Frosinone	Consorzio agrario cooperativo.
661.	Gavignano	Consorzio agrario collettivo.
662.	Gerano	Società agricola.
663.	Grotte di Castro	Consorzio agrario.
664.	Marino	Consorzio agrario cooperativo.
665.	Montefiascone	Consorzio agrario cooperativo.
666.	Montefiascone	Cooperativa agricola del Carpine.
667.	Monterotondo	Consorzio antifillosserico.
668.	Olvano	Consorzio agrario cooperativo.
669.	Palestrina	Unione cooperativa agricola.
670.	Piglio	Consorzio agrario cooperativo.
671.	Piperno	Consorzio agrario cooperativo.
672	* Roma	Comizio agrario.
673.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
674.	Id.	Consorzio suburbano di Porta Portese.
675.	Id.	Sindacato agrario centrale.
676.	Id.	Unione agricola Laziale.
677.	Sezze	Consorzio agrario cooperativo.
678.	Terracina	Consorzio agrario Pontino cooperativo.
679.	Tivoli	Consorzio agrario cooperativo.
680.	Vignanello	Cantina sociale.
681.	Viterbo	Consorzio agrario cooperativo.

LVI. — **Rovigo.**

682.	Adria	Consorzio agrario cooperativo del Basso Polesine.
683.	Id.	Associazione agraria del Basso Polesine.
684.	Badia Polesine	Comizio agrario.
685.	Lendinara	Comizio agrario.
686.	Massa Superiore	Consorzio agrario.
687.	* Rovigo	Consorzio agrario del Polesine centrale.

LVII. — **Salerno.**

688. Castelnuovo Cilento — Consorzio agrario cooperativo del Cilento.
689. Castel San Lorenzo — Consorzio agrario cooperativo della Valle del Calore.
690. Nocera Inferiore — Istituo agrario consorziale (Società anonima cooperativa).
691. Ogliara (Com. di Saler.) — Consorzio agrario cooperativo.
692. Padula — Consorzio agrario cooperativo.
693 * Salerno — Società economica.

LVIII. — **Sassari.**

694 * Alghero — Comizio agrario.
695. Nuoro — Comizio agrario.
696. Usini — Consorzio agrario.

LIX. — **Siena.**

697. Chiusdino — Consorzio agrario cooperativo.
698. Colle di Val d'Elsa — Comizio agrario.
699. Id. — Consorzio agrario cooperativo.
700. * Siena — Comizio agrario.
701. Id. — Consorzio agrario cooperativo Senese.

LX. — **Siracusa.**

702. Augusta — Consorzio agrario cooperativo.
703. Avola — Consorzio agrario cooperativo.
704. Comiso — Consorzio agrario cooperativo.
705. Melilli — Cooperativa agricola « Gli Amici della Terra ».
706. Modica — Comizio agrario.
707. Id. — Consorzio agrario cooperativo.

708.	Ragusa inferiore	Consorzio agrario cooperativo.
709.	Scicli	Consorzio agrario cooperativo.
710.	* Siracusa	Consorzio agrario cooperativo.
711.	Vittoria	Consorzio agrario cooperativo.
712.	Id.	Cooperativa agricola.

LXI. — **Sondrio.**

713.	Berbenno Valtellina	Cantina sociale.
714.	Morbegno	Consorzio agrario cooperativo « Pro Gelsicoltura ».
715.	* Sondrio	Comizio agrario.
716.	Id.	Consorzio antifillosserico.
717.	Talamona	Unione agricola Talamonese.

LXII. — **Teramo.**

718.	Città Sant'Angelo	Sindacato agricolo.
719.	Id.	Consorzio antifillosserico.
720.	Giulianova	Consorzio antifillosserico.
721.	Loreto Aprutino	Consorzio antifillosserico.
722.	Penne	Comizio agrario.
723.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
724.	Pianella	Consorzio antifillosserico.
725.	* Teramo	Comizio agrario.

LXIII. — **Torino.**

726.	Alpignano	Consorzio agrario cooperativo.
727.	Aosta	Comizio agrario.
728.	Avigliana	Cooperativa agricola.
729.	Id.	Unione agraria.
730.	Balangero	Unione agraria.
731.	Brandizzo	Unione agraria.
732.	Busano	Unione agraria.

733.	Bussoleno	Consorzio produttori marroni *Valle di* Susa.
734.	Buttigliera	Unione rurale agricola.
735.	Carignano	Unione agraria.
736.	Carmagnola (Collegiata)	Unione agraria.
737.	Casellette	Unione agraria.
738.	Castagneto	Unione agraria.
739.	Castellamonte	Consorzio agrario cooperativo.
740.	Chieri	Unione agraria.
741.	Chivasso	Cooperativa ortolani.
742.	Id. (fraz. Castelrosso)	Unione agraria.
743.	Ciriè	Sindacato agricolo cooperativo.
744.	Chieri	Società orticola.
745.	Druend	Unione agraria.
746.	Fiano	Unione agraria.
747.	Id.	Latteria sociale.
748.	Giaveno	Unione agraria.
749.	Id. (Sola)	Unione agraria.
750.	Ivrea	Comizio agrario.
751.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
752.	Lanzo Torinese	Associazione agraria.
753.	Luserna San Giovanni	Sindacato agricolo.
754.	Marcorengo	Unione agraria.
755.	Mathè	Unione agraria.
756.	Moncalieri	Unione rurale.
757.	Montaldo	Unione rurale.
758.	Nole Canavese	Unione rurale.
759.	Id. (Fr. Grange)	Unione rurale.
760.	Orbassano	Unione rurale.
761.	Pecetto	Unione rurale.
762.	Pianezza	Unione rurale.
763.	Pinerolo	Comizio agrario.
764.	Pino Torinese	Unione rurale.
765.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
766.	Piossasco	Unione rurale.
767.	Poirino	Unione rurale.
768.	Riva presso Chieri	Unione [illegible]

N.	Località	Ente
770.	Rivoli	Sindacato agricolo cooperativo.
771.	Id. (cap. e fraz. Tetti)	Unione rurale.
772.	Rosta	Unione rurale.
773.	San Giorgio Canavese	Consorzio agrario cooperativo.
774.	Id.	Unione agricola Sangiorgiese.
775.	Id.	Consorzio agrario cooperativo di San Giorgio Canavese.
776.	San Maurizio Canavese	Unione rurale.
777.	Id.	Sindacato agricolo cooperativo.
778.	Id. (fraz. Maranghero)	Latteria sociale.
779.	San Giusto Canavese	Unione agricola.
780.	Sant'Ambrogio	Unione agricola.
781.	Sauze d'Oulx	Società agricola cooperativa.
782.	San Raffaele Cimena	Unione rurale.
783.	Settimo Torinese	Unione rurale.
784.	Susa	Comizio agrario.
785.	* Torino	Comizio agrario.
786.	Id.	Consorzio agrario.
787.	Id.	R. Accademia di agricoltura.
788.	Id.	Sindacato agricolo Piemontese.
789.	Id.	R. Società orto-agricola del Piemonte.
790.	Id.	Associazione conduttori di fondi.
791.	Id.	Federazione agricola Piemontese.
792.	Valperga	Consorzio agrario cooperativo.
793.	Val della Torre	Unione rurale.
794.	Venaria Reale	Unione rurale.
795.	Venaus	Cooperativa agricola.
796.	Verolengo (fraz. Casabianca)	Unione rurale.
797.	Viù	Unione rurale.
798.	Volpiano	Unione rurale.

LXIV. — **Trapani.**

N.	Località	Ente
799.	Alcamo	Consorzio agrario cooperativo.
800.	Campobello	Consorzio agrario cooperativo.

801. Castelvetrano — Consorzio agrario cooperativo.
802. Favignana — Consorzio agrario cooperativo.
803. Marsala — Consorzio antifillosserico.
804. * Id. — Società cooperativa agricola.
805 Monte San Giuliano — Società cooperativa agricola.
806. Paceco — Società agricola cooperativa.
807. Salaparuta — Cooperativa agricola
808. Salemi — Società agricola cooperativa.
809. Trapani — Consorzio agrario cooperativo.

LXV. — **Treviso.**

810. Asolo — Comizio agrario.
811. Castelfranco Veneto — Comizio agrario.
812. Conegliano — Comizio agrario.
813. Montebelluna — Comizio agrario.
814. Id. — Sindacato agrario distrettuale.
815. Id. — Consorzio agrario « Pre Alpino » (Società Cooperativa).
816. Oderzo — Sindacato agrario cooperat. Oderzo-Motta
817. Soligo — Latteria sociale cooperativa.
818. * Treviso — Associazione agraria Trevigiana.
819. Id. — Consorzio agrario cooperativo.
820. Id. — Consorzio antifillosserico Trevigiano.
821. Valdobbiadene — Comizio agrario.

LXVI. — **Udine.**

822. Aviano — Circolo agricolo.
823. Buia — Circolo agricolo di Madonna.
824. Codroipo — Circolo agricolo.
825. Campoformido — Circolo agricolo.
826. Fagagna — Circolo agricolo.
827. Gemona — Circolo agricolo.
828. Latisana — Circolo agricolo.
829. Magnano in Riviera — Circolo agricolo.

830.	Martignacco	Circolo agricolo.
831.	Palmanova	Circolo agricolo cooperativo mandamentale.
832.	Pasian di Prato (Coldoredo di Prato)	Circolo agricolo.
833.	Pontebba	Circolo agricolo.
834.	Pordenone	Circolo agricolo.
835.	Prato Carnico	Circolo agricolo.
836.	Pravisdomini	Latteria sociale.
837.	Remanzano (Ziracco)	Circolo agricolo.
838.	Rivignana	Circolo agricolo.
839.	San Giovanni di Manzano	Circolo agricolo.
840.	San Giorgio di Nogaro	Circolo agricolo.
841.	San Vito al Tagliamento	Circolo agricolo di S. Vito.
842.	Spilimbergo	Comizio agrario.
843.	Tarcento	Circolo agricolo.
844.	Tolmezzo	Consorzio agrario.
845.	Tricesimo	Circolo agricolo.
846.	Udine	Consorzio antifillosserico Friulano.
847.	* Id.	Consorzio antifillosserico Friulano.

LXVII. — Venezia.

848.	Cavarzere	Associazione mandamentale fra proprietari e conduttori di fondi.
849.	Id.	Consorzio agrario cooperativo.
850.	*Chioggia	Comizio agrario.
851.	Mestre	Sindacato agricolo.
852.	Mirano	Comizio agrario.
853.	Id.	Sindacato agricolo.
854.	Pianiga	Circolo agrario.
855.	Portogruaro	Unione agraria cooperativa distrettuale.
856.	Son Donà di Piave	Sindacato agrario.
857.	Venezia	Società orticola.

LXVIII. — **Verona.**

858.	Affi	Consorzio antifillosserico.
859.	Avesa	Consorzio antifillosserico.
860.	Bardolino	Comizio agrario.
861.	Id.	Consorzio antifillosserico.
862.	Caprino Veronese	Consorzio agrario cooperativo.
863.	Cologna Veneta	Comizio agrario.
864.	Cavaion	Consorzio antifillosserico.
865.	Costermano	Consorzio antifillosserico.
866.	Dolcè	Consorzio antifillosserico.
867.	Fumane	Consorzio antifillosserico.
868.	Illasi	Consorzio antifillosserico.
869.	Lavagno	Consorzio antifillosserico.
870.	Lazise	Consorzio antifillosserico.
871.	Legnago	Comizio agrario.
872.	Id.	Associazione agraria del Basso Veronese.
873.	Marcellise	Consorzio antifillosserico.
874.	Mezzane di Sotto	Consorzio antifillosserico.
875.	Montorio Veronese	Consorzio antifillosserico.
876.	Negarino	Consorzio antifillosserico.
877.	Parona di Valpolicella	Consorzio antifillosserico.
878.	Sant'Ambrogio di Valpolicella	Consorzio antifillosserico.
879.	San Pietro Incariano	Consorzio antifillosserico.
880.	Soave	Consorzio antifillosserico.
881.	Valeggio sul Mincio	Consorzio agrario.
882.	* Verona	Accademia di agricolt., arti e commercio.
883.	Id.	Associazione provinciale zootecnica.
884.	Id.	Associazione agraria cooperativa dell'Alto Veronese.
885.	Id.	Unione agricola fra i cattolici Veronesi.
886.	Villafranca	Consorzio agrario cooperativo.

LXIX. — **Vicenza.**

887.	Asiago	Comizio agrario.
888.	Bassano	Comizio agrario.
889.	Id.	Unione agricola Bassanese.
890.	Breganze	Latteria sociale cattolica.
891.	Bressanvido Poianello	Latteria sociale.
892.	Bolzano Vicentino	Latteria sociale di Via Crosara.
893.	Bolzano Vicentino	Latteria sociale di Via Palazza.
894.	Bosco di Nando (Nando)	Latteria sociale cooperativa.
895.	Caldogno	Latteria sociale.
896.	Calvene	Caseificio sociale.
897.	Carrè	Caseificio cooperativo sociale.
898.	Cassola	Latteria sociale.
899.	Cornedo (Cerreda)	Latteria sociale.
900.	Id.	Latteria sociale cattolica.
901.	Creazzo	Latteria sociale.
902.	Id.	Latteria sociale.
903.	Dueville	Latteria sociale.
904.	Forni	Latteria sociale.
905.	Id.	Latteria sociale di Val Pegara.
906.	Laghi	Caseificio di via Piazza.
907.	Id.	Caseificio di via Molin.
908.	Id.	Caseificio di via Cavallaro.
909.	Id.	Caseificio di via Peterlin.
910.	Lonigo	Comizio agrario.
911.	Longare (Costozza)	Latteria sociale.
912.	Lugo di Vicenza	Latteria di Mortisa.
913.	Magrè	Latteria sociale.
914.	Id. (Monte Magrè)	Latteria sociale.
915.	Malò	Latteria sociale di Malò (Via Porto).
916.	Id.	Latteria sociale di Case di Malò.
917.	Id.	Latteria sociale di San Tonno.
918.	Id.	Latteria sociale di Molinella.
919.	Marano Vicentino	Caseificio sociale del Pozzo.
920.	Id.	Caseificio sociale San Lorenzo.
921.	Id.	Caseificio sociale San Fermo.

922.	Marostica	Comizio agrario.
923.	Mason (Villa Raspa)	Latteria sociale.
924.	Molina di Thiene	Caseificio sociale Sant'Antonio.
925.	Montecchio Precalcino	Latteria sociale.
926.	Novale	Latteria sociale via Baresei.
927.	Id.	Caseificio sociale Via Marsignani Alti.
928.	Piovene	Caseificio sociale.
929.	Povolaro (Dueville)	Latteria sociale.
930.	Roana	Caseificio sociale di Mezza Selva.
931.	Rotzo	Caseificio sociale di Rotzo.
932.	Id.	Caseificio sociale di Castelleto.
933.	Id.	Caseificio sociale di Albaredo.
934.	Id.	Caseificio sociale di Pedescala.
935.	Id.	Caseificio sociale di San Pietro.
936.	Salcedo	Caseificio sociale (Società civile).
937.	Sandrico	Caseificio sociale cooperativo.
938.	Santorso (Lesina)	Latteria sociale.
939.	Id. (Timonchio)	Latteria sociale.
940.	San Vito di Leguzzano	Latteria sociale.
941.	Schio	Comizio agrario.
942.	Id. (Giavenale)	Latteria sociale Vecchia di Giavenale.
943.	Id. Id.	Lateria sociale Nuova di Giavenale.
944.	Id.	Latteria sociale.
945.	Id. (Boggiole)	Latteria sociale.
946.	Id. (Piane)	Latteria sociale.
947.	Id.	Distilleria cooperativa agricola.
948.	Torrebelvicino	Società acquisto concimi (Unione cattolica).
949.	Id.	Latteria sociale.
950.	Id.	Caseificio sociale.
951.	Trissino	Latteria sociale.
952.	Id. (Lovara)	Società Latteria (Caseificio).
953.	Valdagno	Latteria sociale.
954.	Id.	Lateria sociale di Campotamaso.
955.	Id.	Latteria sociale di S. Quirico.
956.	Valli dei Signori	Latteria sociale.

957.	**Valstagna**	Associazione agricola fra coltivatori di tabacco nel Canal di Brenta.
958.	**Velo d'Astico**	Latteria sociale.
959.	**Vicenza**	Sindacato agricolo cooperativo.
960.	* **Id.**	Comizio agrario.
961.	**Id.**	Pro Montibus et Silvis.
962.	**Zanè**	Caseificio sociale.

Visto: d'ordine di Sua Maestà

Il Ministro dei L.L. P.P.

E. SACCHI.

Ordine Generale N. 5. (A).

Modificazioni ed aggiunte al Regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Si porta a conoscenza del Personale l'unita Appendice N. 15 al Regolamento per il vestiario uniforme, con la quale vengono apportate al Regolamento stesso varie modificazioni ed aggiunte.

Ordine di Servizio N. 240 (M. C.).

Servizio cumulativo fra la Ferrovia Grignasco-Coggiola e le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno.

(Vedi Ordini di Servizio N. 119-1908 e 69-1912).

A datare dal 1° agosto 1913 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Acc., P. V. O., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le stazioni della Ferrovia Grignasco-Goggiola della Società Anonima Ferrovia della Vallesessera, da una parte, e le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, dall'altra, in quanto, beninteso, le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le linee suaccennate; dovrà quindi essere tenuto presente che per i trasporti in servizio cumulativo con la linea Brescia-Iseo, *per il transito di Brescia*, il percorso della Rete dello Stato deve essere cumulato con quello della linea stessa, senza applicazione di alcun diritto fisso supplementare per le Ferrovie dello Stato intermedie.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » devono essere fatte le seguenti aggiunte:

— a pagina 62 aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione delle linee «Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno »;

— alle pagine 72 e 73 aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione della linea « Grignasco-Coggiola ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 241 (M. C.).

Estensione di servizio nella stazione di Milano S. Cristoforo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 236-1910, 364-1911 e 1-1912).

La stazione di Milano S. Cristoforo, già ammessa ad effettuare e ricevere trasporti di merci a carro completo e di veicoli per conto esclusivo di Ditte aventi binario di raccordo, dal giorno 1° agosto 1913 viene abilitata ai trasporti — in servizio interno e cumulativo italiano — di viaggiatori, bagagli e cani, di merci a G. V., P. V. A. e P. V. O. senza alcuna limitazione, di veicoli e di bestiame equino.

La stazione di Milano S. Cristoforo, oltre agli impianti indicati nell'ordine di servizio N. 236-1910, è stata dotata di magazzino merci, piano caricatore con carico da entrambi i lati, bilancia a ponte della portata di tonn. 40, grue fissa da tonn. 6 e sagoma limite.

Per le modificazioni ed aggiunte che, in relazione a quanto sopra, saranno da introdursi nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio 1° maggio 1913 (parte II), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli vedasi l'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 242. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 230-1913).

In seguito all'ammissione della via del Loetschberg al servizio diretto italo-belga a datare dal 1° agosto 1913, saranno da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte alla Parte I-*B* della tariffa del predetto servizio:

Frontispizio. — La dizione « Tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio (via Gottardo) » va sostituita da quella « Tariffe pel trasporto ecc. ecc.... (Via Sempione-Loetschberg o Gottardo ».

Indice. — La dizione « Amministrazioni ferroviarie che partecipano al servizio diretto merci italo-belga, via Gottardo » va sostituita da quella: « Amministrazioni ferroviarie ecc. ecc.... via Sempione-Loetschberg o Gottardo ».

Prefazione. — Analoga variante deve essere fatta alla terza linea della Prefazione. Nella pagina stessa aggiungere nell'elenco delle amministrazioni partecipanti al servizio italo-belga la « Direzione della ferrovia delle Alpi Bernesi (Berna-Loetschberg-Sempione) a Berna.

Pag. 7. — Prescrizioni Generali per l'applicazione delle tariffe paragrafo 1° (Norme generali). Nella seconda linea alla dizione (Pino o Chiasso) sostituire (Iselle, Pino o Chiasso).

Pag. 21. — Tariffe per le operazioni e formalità doganali. Alla dizione: « Eseguimento delle operazioni e formalità doganali presso le Dogane svizzere di Luino, Chiasso, Basilea e Delle », sostituire: « Eseguimento delle operazioni e formalità ecc. ecc.... di Domodossola, Luino, Chiasso, Basilea e Delle.

Dalla stessa data del 1° agosto 1913 la classificazione p. v. del percorso estero per la voce 356 V. 20 della tariffa italo-belga « Vetro (conterie di) o vetrificazione ecc. ecc. »... viene rettificata in

1	4a	13
—	—	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 243. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 202-1913).

Col giorno 1° agosto 1913, le stazioni di Bussi, Casteggio, Castelfranco Veneto, Musocco, Predosa e Voghera, verranno ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono quindi aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe pel servizio di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Bussi . . .	G. P.	Civitavecchia .	272	Civitavecchia .	272
Casteggio . .	G. P.	Civitavecchia .	516	Genova . . .	105
		Genova (1) . .	105		
Castelfranco Veneto.	G. P.	Civitavecchia .	571	Livorno M. .	340
		Livorno S. M.(1)	338		
Musocco. . .	G. P.	Civitavecchia .	560	Genova . . .	163
		Genova (1) . .	163		
Predosa . . .	G. P.	Civitavecchia .	476	Genova . . .	65
		Genova (1) . .	65		
Voghera. . .	G. P.	Civitavecchia .	506	Genova . . .	95
		Genova (1) . .	95		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 244. (C.).

Servizi diretti internazionali.

Con la data del 1° settembre 1913, sarà pubblicato il 4° Supplemento alle Disposizioni regolamentari per l'eseguimento dei trasporti in servizio internazionale (Parte I-A) che apporta alcune modificazioni alle disposizioni complementari contenute negli articoli 12 e 24.

Con altro Ordine di Servizio saranno impartite istruzioni per quanto riguarda l'applicazione della nuova disposizione complementare di cui all'art. 24 suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 245. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71. 93, 114, 279. 337, 349-1911; 262 e 341-1912; 21, 69, 1 9, 209-1913).

Nell'elenco delle deviazioni per i viaggi a tariffa differenziale A, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908 e nell'allegato N. 1 dell'« Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani » devesi rettificare da 6 in 16 chilometri il maggior percorso indicato per la deviazione Casarsa-Conegliano ammessa fra le stazioni di

S. Vito al Tagliamento-Treviso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 59. (A. T. V.).

Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio.

Si porta a conoscenza che è stata stampata e verrà distribuita a cura del Servizio Trazione l'appendice N. 3 all'Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei Magazzini dell'esercizio (Vedi Circolare N. 99-1909, e Appendice N. 1 in data 8 febbraio 1910 e N. 2 in data 8 agosto 1911 all'Elenco stesso).

Circolare N. 60. (C.).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Bologna.

(Vedi Circolare N. 16-1907).

A datare dal 1° agosto 1913 gli attuali corrispettivi per la presa e consegna delle merci a domicilio alla stazione di Bologna vengono in parte modificati.

Pertanto a pag. 13 del fascicolo « Norme Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », si dovrà, nelle colonne 3, 8, 9, 11 e 13, cancellare i prezzi ivi esistenti, sostituendoli con quelli che seguono:

Pacchi ferroviari L. 0,25 (da indicarsi però nella colonna 4).

Mobilia ed oggetti voluminosi a G. V.	L. 0.90
Tassa minima a G. V.	» 0.40
Mobilia ed oggetti voluminosi a P. V.	» 0.90
Tassa minima a P. V.	» 0.35

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 61 (C.).

Trasporti a domicilio a Castelraimondo-Camerino.

(Vedi Circolare N. 53-1913).

Si avverte che, per sopravvenute circostanze, l'apertura del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Castelraimondo-Camerino, che era stata già fissata per il 1° agosto 1913, con la Circolare N. 53-1912, è stata rimandata ad altra data da destinarsi.

Le stazioni ne dovranno avvertire il pubblico con avviso manoscritto.

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

APPENDICE N. 15

al Regolamento pel vestiario uniforme del personale

Gli articoli 2, 7, 8, 11, 12 e 16 del Regolamento pel vestiario uniforme del Personale vengono modificati come segue:

Art. 2.

« I capi di vestiario di tipo borghese non porteranno altri di-
« stintivi che i monogrammi mobili agli occhielli della risvolta del
« bavero del soprabito (stiffelius), della giacca, del camiciotto e del
« cappotto degli agenti in servizio indicati nella unita tabella A.

« I monogrammi saranno composti della sigla F. S. e del nu-
« mero di matricola dell'Agente, e dovranno essere applicati sulla
« giacca anche degli Agenti obbligati a portare il solo berretto.
« Sono esenti dal portare detti monogrammi mobili coi numeri
« di matricola i Capi Stazione principali, i Capi Stazione di 1°, 2°,
« 3° e 4° grado, nonchè i Capi Gestione principali ed i Capi Ge-
« stione di 1° e 2° grado.

« Sul colletto delle giubbe saranno applicati, in modo fisso, i
« seguenti distintivi:

« *a*) i numeri di matricola sormontati da ruota alata in
« alpacca, alle giubbe classificate nelle annesse tabelle B e D coi
« numero 12, 35, 36 e 215 di categoria;

« *b*) i numeri di matricola sormontati da ruota alata in
« alpacca, nonchè un cordoncino argentato alle giubbe classifi-
« cate coi numeri 33, 34, 37 e 38 di categoria;

« *c*) i numeri di matricola sormontati da ruota alata in simi-
« loro, nonchè un cordoncino dorato alle giubbe classificate coi
« numeri 39 e 40 di categoria.

« I fregi ed i distintivi delle diverse qualifiche e gradi degli
« agenti saranno applicati sui berretti conforme risultano dalla
« tabella *C* ».

Art. 7.

« Dalle annesse tabelle *B. C. D.* si rilevano i limiti minimi di
« durata e i prezzi assegnati ai capi di vestiario classificati per ca-
« tegoria.

« I capi di vestiario compresi nella tabella *B* e non nella
« tabella *A* sono considerati facoltativi, e come tali sono anche i
« cappotti di stoffa grigia impermeabile.

« Gli abiti ed i cappotti figurano indicati nella tabella *D* in
« tre taglie, a seconda della statura degli agenti, variando il prezzo
« di ogni taglia di giacca, di giubba o di cappotto anche per quanto
« riguarda la fodera da adattarsi, la cui scelta è in facoltà del ri-
« chiedente nei diversi tipi stabiliti.

« Di massima non si somministrano oggetti prima che sia
« trascorsa la durata minima stabilita per quelli di uguale specie
« forniti in precedenza, fatta eccezione pei capi di vestiario di
« cotone mistone e di fustagno, dei quali possono anche essere pre-
« levati due contemporaneamente (2 camiciotti, 2 pantaloni, ecc.)
« alla condizione però che in un anno non si prelevino dallo stesso
« agente più di tre capi dello stesso tipo se la durata singola è sta-
« bilità in quattro mesi, nè più di due se detta durata è stabilita
« in sei mesi.

« In via eccezionale si potranno fornire anticipatamente anche
« dei capi di vestiario di stoffa diversa del cotone mistone e del fu-
« stagno, quando siano intervenute cause legittime da giustificare
« una nuova somministrazione innanzi tempo ».

Art. 8.

« Tutti gli oggetti di uniforme sono somministrati agli agenti
« in base ai prezzi indicati nelle tabelle *C* e *D*, salvo detrazione
« del contributo dell'Amministrazione nella proporzione stabilita
« della tabella *B* per ciascuna qualifica.

« Alle seguenti categorie di Agenti l'Amministrazione concede
« ogni due anni un vestito completo di incerato o di tela idrofuga
« contribuendo nella spesa in ragione:

— di 3/4 per i Macchinisti e Fuochisti delle locomotive;

— di 1/2 per gli Agenti addetti alle manovre, ai devia-
« toi, alle lampisterie, alla vigilanza notturna delle stazioni, alla
« untura dei veicoli, nonchè ai Sorveglianti ed Operai del tele-
« grafo, ai Sorveglianti della linea, ai Verificatori, ai Capi Squa-
« dra guardiani di Officina, ai Guardiani di Officina, agli Agenti
« addetti al servizio di illuminazione (elettrica, a gas od a petrolio)
« nelle aree scoperte delle stazioni, ed ai Manovali stabili od in
« prova addetti alla pulizia delle carrozze.

« L'Amministrazione contribuisce pure per la metà della spesa
« dei camici e camiciotti occorrenti al personale addetto ai gabi-
« netti di chimica e tipo-litografia, ed alle riproduzioni eliografiche
« (limitatamente a quelli addetti alle vasche per l'acido fissativo
« e alle vasche per il lavaggio dei disegni).

« Ai Fuochisti, Sorveglianti della linea, Capi Squadra canto-
« nieri, Guardiani-cantonieri, Capi manovra, Capi deviatori, Capi
« Squadra deviatori, Capi Squadra manovratori, Deviatori, Capi
« stazione di 2°, di 3° e di 4° grado, Applicati addetti al Movi-
« mento, Capi fermata di 1° e di 2° grado, Manovratori, Capi Squa-
« dra guardiani d'Officina ed ai Guardiani d'Officina è concesso di
« prelevare l'orologio da tasca una sola volta col contributo di 1/5
a carico dell'Amministrazione, sempre chè analoga concessione con
« contributo non sia già stata usufruita durante le cessate Ammi-
« nistrazioni.

« Alle Guardabarriere, ed ai Cantonieri frequentemente adi-
« biti alle funzioni di Guardiani è concesso — a giudizio del Ser-
« vizio Lavori — di prelevare l'orologio alle condizioni di cui
« sopra.

« Agli Agenti del Servizio Lavori obbligati a manipolare le
« traverse iniettate, agli operai ed Aiutanti operai dei Riparti
« telegrafici addetti alla manutenzione delle linee telgrafiche mu-
« nite di pali di pino iniettati ed agli Operai ed Aiutanti operai
« addetti alla manutenzione degli impianti di illuminazione elet-
« trica pure muniti di pali di pino iniettati, l'Amministrazione con-

« cede gratuitamente ogni anno un camiciotto lungo (categoria :1)
« di cotone mistone.

« Nella tabella *E* sono specificati i vestiari accessori che la
« Amministrazione concede in uso agli agenti restando gli oggetti
« stessi di proprietà dell'Amministrazione.

Art. 11.

« Ciascun agente compartecipante alla massa vestiario deve
« lasciare nelle casse dell'Amministrazione, per i primi sei anni
« dalla nomina in prova, un fondo di garanzia uguale a 10 rate
« di trattenuta mensile, stabilita per la propria qualifica dalla ta-
« bella B.

« Tale fondo viene costituito mediante ritenuta mensile da
« eseguirsi indipendentemente da quella fissata pel pagamento del
« vestiario.

« La restituzione del fondo stesso non è ammessa se non nel
« caso in cui l'Agente abbia compiuto i sei anni di servizio di cui
« sopra o cessi comunque di compartecipare alla massa vestiario,
« e beninteso sotto scomputo dell'eventuale suo debito.

« Non è consentito alcun prelevamento sul fondo di garanzia
« per qualsiasi motivo ».

Art. 12.

« Gli agenti che hanno il fondo di garanzia pagano il costo del
« vestiario, tanto obbligatorio che facoltativo, dedotto l'eventuale
« contributo dell'Amministrazione, a rate mensili, nella misura
« stabilita dalla annessa tabella B, mediante trattenuta sullo sti-
« pendio o sulla paga fino ad estinzione del debito.

« Gli agenti che, per avere compiuto sei anni di servizio dalla
« nomina in prova, non hanno il fondo di garanzia, pagano ugual-
« mente a rate, mediante trattenuta sullo stipendio o sulla paga
« fino ad estinzione del debito, tanto i capi di vestiario obbligatori
« quanto quelli facoltativi; però per i capi obbligatori le rate men-
« sili devono essere nella misura stabilita nella annessa tabella B,
« mentre per i capi facoltativi l'importo dovrà essere trattenuto in
« una o due rate mensili a parte, e contemporaneamente a quelle di
« scomputo del debito per il vestiario obbligatorio

« Per gli agenti che hanno il fondo di garanzia, quando il « debito pel vestiario obbligatorio e facoltativo prelevato ecceda il « doppio del fondo stesso, la trattenuta mensile sarà raddoppiata « sino a che il debito non discenda al disotto del doppio di detto « fondo. Allo stesso modo per gli agenti che hanno compiuto i sei « anni di servizio dalla nomina in prova e che non hanno il fondo « di garanzia, dovrà essere raddoppiata la trattenuta mensile a « scomputo del costo dei capi di vestiario obbligatori prelevati, « quando l'ammontare di detto costo, dedotto l'eventuale contri- « buto dell'Amministrazione, supera 20 volte la trattenuta men- « sile stessa.

« In nessun caso però la ritenuta potrà superare il decimo « dello stipendio o della paga ragguagliata a mese, comprendendo « nel computo qualsiasi altra ritenuta per massa vestiario.

« E pertanto ove all'atto di dare corso a richiesta di vestiario « l'Ufficio competente accertasse che si dovesse fare una comples- « siva trattenuta superiore al decimo dello stipendio o paga di cui « sopra, la richiesta stessa dovrà essere respinta per l'annullamento « o per essere ridotta o prorogata in modo che la ritenuta possa es- « sere contenuta nei limiti consentiti.

« Agli agenti che per l'articolo 6 sono esonerati dalla compar- « tecipazione alla massa vestiario vengono in una sola volta trat- « tenuti sulle loro competenze gli importi degli oggetti di vestiario « obbligatorio, nonchè quelli delle camiciole di lana a maglia ecc.

« Al personale pagato a quindicina, la ritenuta è fatta di mas- « sima sulla paga della seconda quindicina di ciascun mese ».

Art. 16.

« Per ogni agente compartecipante alla massa vestiario sarà « tenuto dagli Uffici competenti un apposito conto corrente (Mo- « dulo R-85) sul quale dovranno essere notate tutte le partite di « debito, costituite dall'importo degli oggetti prelevati, e quelle di « credito riguardanti le ritenute di cui agli articoli 11 e 12 ed « eventualmente dell'articolo 14.

« Dietro richiesta degli interessati, gli Uffici competenti da- « ranno, non più di una volta all'anno, visione agli agenti in « sede o comunicazione mediante estratti agli altri dei conti cor- « renti individuali ».

La tabella *A*, annessa al Regolamento pel vestiario uniforme del personale, tenuto conto delle aggiunte e delle varianti di cui nelle precedenti appendici, viene sostituita dalla seguente:

TABELLA **A.**

Capi di vestiario obbligatori e costituenti l'uniforme.

QUALIFICHE	Berretto	Soprabito (*Stiffelius*)	Giacca	Giubba	Panciotto	Pantalone	Cappotto	Camiciotto	Note
QUADRO 1°. *Direzione Generale - Servizi Centrali - Uffici delle Direzioni Compartimentali - Uffici distaccati - Magazzini.*									Le qualifiche in corsivo sono *ad personam.*
Capi Uscieri e *Capi Portieri*	1	1	—	—	1	1	1	—	
Uscieri-Portieri - *Inservienti* - Manovali	1	—	—	1	1	1	1	—	
Capi Squadra di Magazzini e Manovali	1	—	—	—	—	—	—	1	
QUADRO 2°. *Sorveglianza e Lavori.*									
Capi Squadra Operai - *Capi Squadra Operai di manutenzione* - Capi Squadra *tecnici* - Fuochisti conduttori di motori a vapore - Fuochisti di caldaie a vapore - Sotto capi squadra operai - Operai di 1ª e 2ª classe - Aiutanti operai -	1	—	—	—	—	—	—	—	

QUALIFICHE	Berretto	Soprabito (*Stiffelius*)	Giacca	Giubba	Panciotto	Pantalone	Cappotto	Camiciotto	Note
Sorveglianti della linea - Capi squadra cantonieri - Deviatori - Cantonieri - Guardiani - Guardiani-cantonieri - Manovali . .	1	—	1	—	1	1	1	—	Le qualifiche in corsivo sono *ad personam.*
Guardabarriere (*donne*) .	—	—	—	—	—	—	—	1	
QUADRO 3°. *Depositi della trazione - Officine del materiale mobile, dei depositi della trazione, del materiale fisso.*									
Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado - Capi Tecnici di 1° 2° e 3° grado se addetti alla sorveglianza dei Verificatori e degli operai aggregati ai Verificatori per la pulizia delle carrozze - *Sotto Capi Deposito* - Fuochisti conduttori di motori a vapore - Fuochisti di caldaie a vapore - *Fuochisti accudienti locomotive.*	1	—	—	—	—	—	—	—	
Capi Verificatori - Capi Squadra accenditori e manovali - Capi Squadra Guardiani di Officina - Guarda portoni - Guardiani d'officina.	1	—	—	1	1	1	1	—	
Macchinisti dei treni elettrici - Macchinisti dei treni a vapore - Fuochisti .	1	—	—	1	—	—	—	—	
Verificatori - Deviatori . .	1	—	—	—	1	1	1	1	
Operai di 1ª e 2ª classe aggregati ai Verificatori (ff. Verificatori, Tappezzieri ecc.)	1	—	—	—	—	—	—	1	

QUALIFICHE	Berretto	Soprabito (*Stiffelius*)	Giacca	Giubba	Panciotto	Pantalone	Cappotto	Camiciotto	Note
Verificatori, Operai di 1ª e 2ª classe e Manovali, esclusivamente addetti alla scorta delle carrozze salone	1	—	—	1	—	1	1	—	Le qualifiche in corsivo sono *ad personam*.
Capi Squadra Manovali . .	1	—	—	—	—	—	—	—	
Capi Squadra Manovali addetti alla sorveglianza dei Manovali pulitori . . .	1	—	1	—	—	1	1	—	
Accenditori - Manovratori di Officina - Untori - Manovali - *Pulitori dei treni.*	1	—	—	—	—	1	—	1	
Manovali addetti alla scorta dei treni intercomunicanti	1	—	—	—	—	1	1	1	
QUADRO 4°. *Stazioni - Gestioni e Treni.*									
Capi Stazione Principali - Capi Stazione di 1°, 2° e 3° grado - Guardie di stazione addette alle sale di aspetto delle grandi stazioni	1	1	—	—	1	1	1	—	
Capi conduttori principali di 1°, 2° e 3° grado - Capi Stazione di 4° grado - Controllori Viaggianti . . .	1	—	1	—	1	1	1	—	
Applicati ed Aiutanti applicati addetti permanentemente al movimento - Capi fermata di 1° e 2° grado - Capi Conduttori - Guidatori dirigenti di treni elettrici - Capi frenatori - Capi manovra - Capi Squadra manovratori - Manovratori - Conduttori	1	—	—	1	1	1	1	—	

QUALIFICHE	Berretto	Soprabito (*Stiffelius*)	Giacca	Giubba	Panciotto	Pantalone	Cappotto	Camiciotto	Note
- *Guarda merci* - Capi Squadra alle merci - Guarda freni - Guardie di stazione addette alle sale di aspetto - *Allievi conduttori* - Frenatori	1	—	—	1	1	1	1	—	Le qualifiche in corsivo sono *ad personam*.
Controllori di 1° e 2° grado dei treni - Capi Gestione principali - Capi Gestione di 1° e 2° grado - Capi telegrafisti di 1° e 2° grado - Applicati ed Applicati principali alle gestioni - Aiutanti Applicati addetti alle gestioni - Scritturali - *Controllori viaggianti speciali* - Capi Squadra Operai del movimento - *Assistenti ed Assistenti alle merci* - Guarda Magazzino - *Capi Squadra* e *Sorveglianti tecnici* - Fuochisti conduttori di motori a vapore e Fuochisti di caldaie a vapore - Sotto Capi Squadra operai - *Operai meccanici* - *Sorveglianti del telegrafo* - Guardie di stazione non addette alle sale - *Guarda fili* - Aiutanti operai .	1	—	—	—	—	—	—	—	
Capi Deviatori - Capi Squadra deviatori - Deviatori - *Operai lumai* - *Lumai* - Manovali - Guardabarriere (*uomini*)	1	—	—	—	1	1	1	1	**I deviatori delle piccole stazioni obbligati al servizio di manovra possono indossare la giubba in luogo del camiciotto.**
Illuminatori lampisti - Operai di 1ª e 2ª classe . . .	1	—	—	—	—	—	—	1	
Guardabarriere (*donne*) .	—	—	—	—	—	—	—	1	

Il Quadro IV della tabella B viene modificato nel senso che per i Capi Gestione Principali, per i Capi Gestione di 1° e di 2° grado, pei Capi Conduttori Principali di 1°, 2° e 3° grado e pei Controllori viaggianti viene abolito il prelievo delle giubbe categoria 39 e 40 e viene ripristinata per detti agenti invece la facoltà di prelevare le giacche categoria 5 e 6 con o senza contributo dell'Amministrazione secondo la qualifica.

Essendo stato poi con l'appendice N. 14 prescritto pei Capi stazione di 4° grado l'uso obbligatorio delle giacche 5 e 6 in luogo delle giubbe 39 e 40 si ripristina anche pei Capi stazione principali e pei Capi stazione di 1°, 2° e 3° grado l'uso facoltativo (senza contributo dell'Amministrazione) delle giacche 5 e 6 in luogo delle giubbe 39 e 40.

Alla tabella *B* (pagina 68) nella colonna « Indicazioni degli effetti di vestiario » le denominazioni:

Cappotto (Pardessus) di panno nero (categoria 27).

Cappotto di panno nero senza cappuccio (categoria 28).

Cappotto di panno nero con cappuccio (categoria 28 bis).

debbono essere rettificate rispettivamente così:

Cappotto di panno nero (categoria 27).

Cappotto di panno marengo senza cappuccio (categoria 28).

Cappotto di panno marengo con cappuccio (categoria 28 bis).

Alla tabella *C* si apportano le seguenti modificazioni:

Numero della pagina del Regolamento	Qualifica degli agenti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	Categoria	Prezzo
55	Capi gestione principali . .	*Berretto* di panno nero con 5 galloncini in oro e con trofeo ricamato in oro costituito da monogramma grande *F. S.* contornato da palme e sormontato da ruota alata	5	6,15
		Berretto di seta nera: come sopra . . .	6	6,70
56	Capi gestione di 1° grado .	*Berretto* di panno nero con 4 galloncini in oro e con trofeo ricamato in oro costituito da monogramma grande *F. S.* contornato da palme e sormontato da ruota alata	15	5,75
		Berretto di seta nera: come sopra . . .	16	6,28
57	Capi gestione di 2° grado .	*Berretto* di panno nero con 3 galloncini in oro e con trofeo ricamato in oro costituito da monogramma grande *F. S.* contornato da palme e sormontato da ruota alata	33	5,31
		Berretto di seta nera: come sopra	34	5,86
62	Capi squadra operai - Capi squadra operai di manutenzione (R. A.) - Capi squadra tecnici (R. M.) . .	*Berretto* di panno nero con 2 galloncini in argento e con trofeo ricamato in argento costituito da monogramma grande *F. S.* su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce.	87	4,00
62	Sorveglianti della linea .	*Berretto* di panno nero con 2 galloncini in argento, di cui l'inferiore orizzontale ed il superiore a serpentina, e con trofeo ricamato in argento costituito da monogramma grande *F. S.* su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce	87 *bis*	4,10

Tenuto conto delle aggiunte apportate con le precedenti appendici la tabella *E* viene sostituita dalla seguente:

TABELLA E.

Vestiario accessorio che l'Amministrazione concede in uso a talune categorie di personale e da inscriversi negli inventari del minuto materiale di esercizio.

Denominazione degli oggetti	CATEGORIE DI PERSONALE
Scarpe di corda	Illuminatori lampisti.
Grembiali	Personale d'inservienza addetto alla pulizia delle camere di ufficio.
Grembiali	Personale di Navigazione addetto alla pulizia.
Grembiali di zanella nera.	Dattilografe.
Grembiali di tela marrone con due tasche diagonali e con martingala	Manovali addetti alla pulizia delle vetture.
Grembiali speciali di lana.	Agenti addetti al servizio di carica degli accumulatori elettrici.
Camiciotto (lungo)	Operai verniciatori.
Vestaglie di tela bianca	Personale sanitario che presta servizio negli ambulatori e nelle camere di medicazione.
Vestaglie di zanella nera	Per gli operai delle Officine di riparazione dei tachimetri.
Orologi da tasca con congegno per la piombatura	Capi conduttori.
Orologi da tasca	Guardiani — Macchinisti — Fuochisti approvati in funzioni permanenti di macchinisti — Macchinisti dei treni elettrici — Capi Deposito istruttori.

Denominazione degli oggetti	CATEGORIE DI PERSONALE
Vestiari completi impermeabili (cappello, giacca, pantaloni)	Personale addetto alla manipolazione dei combustibili, degli olii e delle materie grasse. — Operai adibiti per le prove di locomotive in corsa. — Operai adibiti a visite speciali delle gallerie. — Manovali addetti alle Officine del Materiale, della Trazione, dei Lavori e dei Riparti tecnici, ed eccezionalmente altri agenti di fatica delle Officine elettriche — Agenti addetti agli impianti fissi di trazione elettrica dei Giovi. — Capi Squadra manovali e manovali addetti alle squadre esterne dei Magazzini approvvigionamenti. — Capi Squadra dei Lavori e Cantonieri che devono eseguire lavori nelle gallerie che hanno forti ed abbondanti stillicidi. — Operai addetti alle visite e prove periodiche delle travate metalliche. — Macchinisti. — Fuochisti. — Manovratori. — Capi Squadra manovratori. — Capi manovra. — Capi deviatori. — Capi Squadra deviatori. — Deviatori. — Verificatori. — Agenti addetti alla untura dei veicoli. — Capi Squadra guardiani di Officina. — Guardiani d'Officina. — Sorveglianti ed operai del telegrafo. — Sorveglianti della linea. — Agenti addetti alla illuminazione (elettrica, a gas, a petrolio) nelle aree scoperte delle stazioni. — Agenti addetti alle lampisterie. — Agenti addetti alla vigilanza notturna delle stazioni. — Agenti addetti alla pulizia delle carrozze. — Operai dei depositi locomotive e della Squadra di Rialzo che lavorano nei piazzali per deficienza di locali coperti. — Accenditori. — Fuochisti accudienti locomotive

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nelle adunanze del 25 giugno e del 17 luglio 1913.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 241-1913.*

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (1° maggio 1913 - Parte Seconda) » cancellare il richiamo 22 esposto di contro al nome di Milano S.Cristoforo a pagine 15, e cancellare le parole « e S. Cristoforo » nella nota (22) a pag. 19.

— nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ». a pagina 56, di contro al nome di Milano S. Cristoforo, sostituire nelle colonne dalla 6ª alla 21ª le attuali indicazioni con le seguenti:

/ V / B / G / A / O / V / B (11) / S / — / T / F / 1 / 6 / / 21 / 30 40 / S /.

depennare a piè della pagina la nota (15).

— nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° ottobre 1910) a pag. 22, alla sede opportuna, dovrà inserirsi:

Milano / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 3 /

— nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », a pag. 27 dovrà inserirsi:

Km. 568 per *Civitavecchia*, Via Milano-Parma-Sarzana-Livorno Centrale;

Km. 903 per *Napoli Scalo Marittimo*, Via Milano-Parma-Sarzana-Livorno Centrale.

Km. 1338 per *Reggio di Calabria Porto*, Via Milano-Termoli-Salerno.

— nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) », a pagina 9, dovrà essere inserito:

Km. 565 per Civitavecchia;

Km. 900 Napoli Scalo Marittimo (molo trapezoidale);

Km. 1338 Reggio di Calabria Porto.

Inoltre il nome della stazione di Milano S. Cristoforo e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza dovranno essere aggiunte nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli.

Le stazioni della linea Milano-Mortara-Alessandria desumeranno la distanza per Milano S. Cristoforo dalla tabella N. 15 a pagina 114 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », le altre stazioni della Rete formeranno invece la predetta distanza aggiungendo Km. 3 a quella di Milano Porta Ticinese, oppure Km. 2 a quella di Corsico, scegliendo poi la distanza che dal confronto risulterà più breve, fatta eccezione per la stazione di Milano Porta Romana che formerà la nuova distanza su Milano Porta Ticinese aggiungendo Km. 4.

L'instradamento da esporsi per la predetta stazione di Milano S. Cristoforo sarà quello della stazione che venne presa per base nella formazione delle distanze.

Ordine di Servizio N. 8v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordini di Servizio N. 3v-1911, 3v e 4v-1913).

In seguito ad accordi intervenuti colla Società Anonima per la Ferrovia Elettrica della Valle Brembana, le stazioni delle Ferrovie dello Stato sono autorizzate ad emettere nel periodo di tempo indicato per le stazioni termali con l'Ordine di Servizio N. 3v-1913, biglietti diretti per S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) in servizio cumulativo con la predetta Società valendosi dei moduli Ci-202, alle condizioni di percorrenza fissate con l'Ordine di Servizio N. 3v-1911 fino al transito di Bergamo e verso riscossione dei prezzi di cui all'Ordine di Servizio N. 4v-1913 dalle singole stazioni di partenza al transito stesso, aumentati delle quote di L. 4,30 per la 1ª classe e di L. 2,80 per la 2ª classe e per persona, per il percorso Bergamo-S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) e ritorno.

Queste ultime quote valgono tanto per i biglietti individuali quanto per quelli collettivi e dovranno essere ridotte della metà per i viaggi dei ragazzi dai 3 ai 7 anni.

Non esistendo la terza classe sulla ferrovia di Valle Brembana, le stazioni rilasceranno i biglietti valevoli rispettivamente:

1) per la 1ª classe sulle Ferrovie dello Stato e 1ª classe sulla Ferrovia Valle Brembana;

2) per la 2ª classe sulle Ferrovie dello Stato e 1ª classe sulla Ferrovia Valle Brembana;

3) per la 3ª classe sulle Ferrovie dello Stato e 2ª classe sulla Ferrovia Valle Brembana;

praticandovi, nei casi 2°) e 3°) di cui sopra l'annotazione:

« Vale per la..... classe, sulla Ferrovia di Valle Brembana.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Circolare N. 50 (Boll. N. 29-1913). — Nel primo capoverso, dopo le parole *carri speciali,* aggiungere: « di cui al punto V del § 14 delle Prescrizioni speciali ».

Ordine di Servizio N. 225 (Boll. N. 29-1913). — A pag. 484 la modificazione da apportarsi nella eccezionale N. 9 della Parte II-A della tariffa italo-germanica, deve intendersi riferibile alla stazione di *Bremen Hbf. e Zollauschluss e Weserbhf.*

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 32

7 AGOSTO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Ordine di Servizio N. 246. — Servizio merci italo-austro-ungarico Pag. 517

Ordine di Servizio N. 247. — Estensione di servizio nella fermata di Castelferretti . . . . » 518

Ordine di Servizio N. 248. — Servizio diretto terrestre marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato. . . . . » 519

Ordine di Servizio N. 249. — Servizio italo-belga . . . . . » 520

Ordine di Servizio N. 250. — Viaggi dei portatori di biglietti a tariffa ridotta serie C, e dei giornalisti muniti di biglietti serie D o di libretti con scontrini per l'applicazione della tariffa ridotta del 75 %, fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna, a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato. . . . . » ivi

Circolare N. 62. — Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera . . . . » 523

Roma, agosto 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata limitata:***

Per memoria.

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 246. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 413-1912).

Con validità dal 1° settembre 1913 saranno pubblicati:

il 2° supplemento alla Parte I B e

il 2° supplemento alla Parte II della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912).

La Parte I C, comprendente gli elenchi delle stazioni italiane ed austro-ungariche e le distanze delle stazioni stesse dai transiti di confine, rimane abrogata.

Per l'elenco delle stazioni italiane ammesse alla tariffa diretta vedasi il fascicolo 1 della Parte II B (fascicolo che si pubblica a parte - edizione 1° settembre 1913); quello delle stazioni austro-ungariche ammesse alla corrispondenza diretta è stato compreso nella suddetta parte II che assume la denominazione di « Parte II A ».

La tariffa diretta italo-austro-ungarica viene quindi a comprendere le seguenti Parti:

a) Parte I A - Disposizioni regolamentari (vedi fascicolo pubblicato a parte, edizione 22 dicembre 1908).

b) Parte I B Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe - Nomenclatura e classificazione delle merci.

c) Parte II A - Elenco delle stazioni austro-ungariche (fascicolo 1) - Prezzi di trasporto e condizioni speciali per la percorrenza estera (fascicoli 1*a* e 1*b*) - Tariffa per le operazioni e formalità doganali presso le dogane estere.

d) Parte II B (fascicolo 1) Elenco delle stazioni italiane (si pubblica a parte, edizione 1° settembre 1913).

e) Parte II B (fascicolo 2) Prezzi relativi alla percorrenza estera (pubblicato a parte, edizione 1° novembre 1911).

Come si rileverà dal supplemento alla Parte *II A e del* fascicolo 1 della Parte II B, col 1° settembre viene ammesso alla tariffa diretta il nuovo transito di Primolano.

Con l'attuazione dei due supplementi suddetti, che saranno posti in vendita nelle stazioni principali al prezzo complessivo di L. 2.00, restano abrogati tutti gli Ordini di servizio, emanati anteriormente al 1° agosto 1913, che riguardano le disposizioni contenute nella tariffa diretta italo-austro-ungarica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 247. (M. e L.).

Estensione di servizio nella fermata di Castelferretti.

Dal giorno 11 agosto 1913 la fermata di Castelferretti della linea Orte-Ancona, ammessa attualmente al servizio viaggiatori, bagagli e cani, verrà abilitata anche ai trasporti — in servizio interno e cumulativo italiano — di merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna, e di merci a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni di peso non superiore ai Kg. 100 ciascuna ed alla condizione che i singoli colli non eccedano il peso di Kg. 50.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) », a pag. 12, di fronte al nome di Castelferretti si dovrà cancellare la lettera B ed esporre l'indicazione LO-a; nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pag. 27, di fronte al nome della fermata suddetta, si dovrà esporre nella colonna 8 la lettera G

(3) e nella colonna 10 lettera O (7), riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(7) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 costituiti da colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 248. (C.).

Servizio diretto terrestre marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato.

(Vedi Ordini di Servizio N. 148, 271 e 300-1910; 176 e 238-1913).

La stazione di Licata è ammessa d'ora innanzi al servizio diretto terrestre-marittimo anche pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, a tariffa ordinaria da e per le stazioni del Continente ammesse al servizio medesimo.

Di conseguenza il nome di detta stazione dovrà essere inscritto fra quelli delle stazioni della Sicilia indicati al punto III del nuovo allegato A al « Regolamento pel trasporto dei passeggeri, dei ba-« gagli dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marit-« timo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione entrambe « esercitate dallo Stato (Edizione 1° dicembre 1910) » pubblicato con l'Appendice 1ª al Regolamento stesso (Ordine di servizio 176-1913) nonchè nella sede opportuna dell'Allegato C. al Regolamento suddetto con l'indicazione della distanza di Km. 201 *via Aragona-C.* dal transito marittimo di Palermo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 249. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 242-1913).

Col 1° agosto 1913 è stato attuato un foglio di modificazioni alla Parte II A della tariffa pel servizio cumulativo italo-belga (Edizione 1° agosto 1913).

Il detto foglio viene distribuito dall'Ufficio Contabilità Prodotti in Firenze e le stazioni principali potranno rimetterlo gratuitamente, dietro richiesta, ai possessori della tariffa italo-belga.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 250. (S. e C.).

Viaggi dei portatori di biglietti a tariffa ridotta serie C, e dei giornalisti muniti di biglietti serie D o di libretti con scontrini per l'applicazione della tariffa ridotta del 75 %, fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna, a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

Le disposizioni della « Istruzione » di cui all'ordine di servizio n. 238-1913 sono applicabili, a decorrere dal 1° agosto 1913, anche pei viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo dei portatori di biglietti a tariffa ridotta serie *C* (esclusi i ragazzi fra i 3 e i 10 anni) e dei giornalisti muniti di biglietti serie *D*, oppure di libretti con scontrini per l'applicazione della tariffa ridotta del 75 %.

A norma della lettera *c*) del punto 2° della « Istruzione » medesima, per ogni viaggio in servizio diretto ferroviario-marittimo è sufficiente un solo documento sia pei portatori di biglietti serie *C* di sola andata o di andata e ritorno, sia pei giornalisti.

Di conseguenza, pei viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo delle persone (esclusi i ragazzi dai 3 ai 10 anni) che abbiano titolo a concessioni di biglietti serie *C*, gli uffici autorizzati

al rilascio dei biglietti gratuiti e a prezzo ridotto possono emettere un unico biglietto serie *C*, di andata sola o di andata e ritorno valevole per i percorsi ferroviari e marittimi, comprese fra questi ultimi, se richieste dal titolare, anche le relazioni indicate nel punto I dell'ordine di servizio n. 322-1910.

Analogamente si deve provvedere per i giornalisti muniti di biglietti serie *D*.

Quanto ai ragazzi, non essendo ammesso per essi il rilascio di un unico biglietto ferroviario marittimo a prezzo ridotto, si debbono staccare, come si è praticato finora, biglietti serie *C* per i percorsi ferroviari (ragazzi dai 3 ai 7 anni) e separati biglietti pure serie *C* per i percorsi marittimi (ragazzi dai 5 ai 10 anni).

I biglietti serie C e D e gli scontrini dei giornalisti, per essere valevoli per percorsi misti ferroviari-marittimi fra il continente e la Sicilia, debbono portare l'indicazione di « *via mare* », e non sono da tenersi validi per la corrispondente linea ferroviaria.

Ai portatori di biglietti serie *C* si applica la tariffa differenziale *C* pei percorsi ferroviari e quella delle concessioni speciali sulle linee di navigazione dello Stato per i percorsi marittimi (vedasi prospetto).

Per i giornalisti muniti di biglietti serie *D*, oppure di libretti con scontrini a tariffa ridotta del 75 %, si applica la tariffa militare col bollo per i percorsi ferroviari e quella degli elettori politici per i percorsi marittimi (vedasi prospetto).

Debbono pertanto rilasciarsi i biglietti facoltativi a foglietto a tariffa ridotta di corsa semplice o di andata e ritorno, a seconda dei casi, istituiti con la sopra citata « Istruzione ». Essi hanno la validità dei biglietti serie *C* o *D*, se sono rilasciati in appoggio a biglietti serie *C* o *D*, oppure la validità di 20 giorni, compreso quello di emissione, se sono rilasciati in base agli scontrini dei giornalisti.

Sono abrogate le disposizioni contenute negli ordini di servizio 161, 231 e 322-1910 e 408-1911, e quelle dei paragrafi 2 e 34 delle norme d'applicazione del regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio (alleg. all'ordine di servizio n. 89-1911) in quanto contrastino con le presenti disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

SPECIE dei trasporti	TARIFFA da applicarsi sul percorso ferroviario	**Prezzi di corsa semplice da riscuotere per le traversate marittime sotto indicate** *(più centesimi 15 per tassa e soprattassa di bollo e spese di stampa)*											
		Napoli-Palermo o viceversa			Civitavecchia-Golfo Aranci o viceversa			Civitavecchia-Terranova o viceversa			Civitavecchia-Maddalena o viceversa		
		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Portatori di biglietti serie C.	*Tariffa* differenziale C.	20.55	13.75	6.95	15.10	10 —	5.05	15.80	10.55	5.40	18.20	12 —	6.10
Giornalisti muniti di biglietti serie D o di libretti con scontrini per l'applicazione della tariffa ridotta del 75°/₀	*Tariffa* militare col bollo. . . .	10.25	6.90	3.50	7.55	5.10	2.60	7.90	5.30	2.70	9.10	6.10	3.10

Circolare N. 62. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909 e Circolari 15-1910, 44-1911, 23-1912 e 26-1913).

A seguito delle comunicazioni fatte con circolare N. 26 del corrente anno, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

Circondario di Acqui: *Bruno-Maranzana.*
Circondario di Alessandria: *Sezzè.*

PROVINCIA DI CUNEO.

Circondario di Mondovì: *Garessio.*

PROVINCIA DI VENEZIA.

Distretto di Mirano: *Noale.*

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Taranto: *Avetrana.*

PROVINCIA DI CATANZARO.

Circondario di Catanzaro: *Santa Caterina del Jonio.*

PROVINCIA DI CAGLIARI.

Circondario di Cagliari: *Cagliari-Elmas* *.
Monserrato-San Vito-Serdiana.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 *e* 15 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 241 (Boll. N. 31-1913). — Nell'allegato *A*, secondo capoverso, le indicazioni 21 / 30 40 / corrispondenti alle colonne 19 e 20 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » devono essere così rettificate:

2	30
1	40

— nel terzo capoverso, dopo la parola « Milano » aggiungere:

S. Cristoforo.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » **8.00**

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . . . » **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 33

14 AGOSTO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁎⁎

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

D. M. *del 2 agosto 1913 che approva il regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato* . . . . Pag. 391

DECRETO MINISTERIALE *del 29 luglio 1913 che approva l'annessa appendice all'art. 25 del Capo III delle Istruzioni e norme di polizia ferroviaria relativa alla trazione elettrica dei convogli* . » 401

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 251. — Servizio cumulativo con le isole dell'Arcipelago toscano . . . . Pag. 525

Ordine di Servizio N. 252. — Servizio italo-belga . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 253. — Trasporti di farine per l'estero . » 526

Ordine di Servizio N. 254. — Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con la ferrovia elettrica di Valle Brembana . » ivi

Ordine di Servizio N. 255. — Modificazioni ed aggiunte all'elenco degli itinerari G. V. Parte 1ª e 2ª (Edizione 1913). . » 527

Roma, agosto 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 256. — Ruolo di anzianità del personale dei primi sei gradi . . . . Pag. 527
Circolare N. 63. — Tassazione dei peli di coniglio . . . . . . » ivi
Circolare N. 64. — Trasporti destinati od in transito per la Germania . . . . » 528

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

*Ordine di Servizio N. 9*v. — Viaggi alle stazioni termali ed al mare . . . . Pag. 107
*Circolare N. 11*v. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . » 108

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

D. M. del 2 agosto 1913 *che approva il regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'Art. 7 della Legge 19 giugno 1913, N. 641;
Vista la deliberazione 24 luglio 1913 del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

È approvato l'annesso Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato di cui la Legge 19 giugno 1913, N. 641.

Roma, il 2 agosto 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

REGOLAMENTO

per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato di cui la legge 19 giugno 1913 N. 641

Art. 1.

L'Opera di Previdenza, di cui l'art. 1° della legge 19 giugno 1913 N. 641, è amministrata da un Comitato costituito:

— da un Consigliere d'Amministrazione o da un Funzionario del 1° grado delle ferrovie dello Stato, Presidente;

— dai Capi dei Servizi Segretariato, Personale, Legale e Ragioneria, o dai loro sostituti;

— dal Direttore Generale degli Istituti di Previdenza presso il Ministero del Tesoro;

— da due Rappresentanti del Personale e da due Agenti pensionati che siano stati iscritti all'Opera di Previdenza.

Il Consiglio d'Amministrazione designa, fra i Capi Servizio, il Vice Presidente che sostituisce il Presidente in caso di assenza o di impedimento.

Art. 2.

Il Presidente del Comitato, come pure i Membri del Comitato pensionati, sono nominati dal Consiglio d'Amministrazione, su proposta del Direttore Generale.

Il Presidente dura in carica due anni e può essere confermato. Esso decade dalla carica per cessazione dalle funzioni di Consigliere di Amministrazione o dal servizio o per assenze che costituiscano interruzione di servizio.

I Membri del Comitato pensionati durano in carica due anni e possono essere confermati. In caso di prolungato impedimento per malattia o per altri motivi o per sopravvenuta incompatibilità possono essere dispensati dalla carica a giudizio del Consiglio d'Amministrazione su proposta del Direttore Generale.

Dei due rappresentanti del personale nel Comitato, uno è eletto dai Rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 10ª, 11ª, 17ª, 26ª, 27ª, 28ª, 29ª, 30ª, 37ª, 40ª, 43ª e 45ª, nel loro seno, e l'altro dai rappresentanti delle rimanenti categorie, nel loro seno.

Le elezioni hanno luogo secondo norme stabilite dal Direttore Generale.

I rappresentanti del personale nel Comitato cessano dalla carica, se se decadono dal mandato di rappresentante nei casi previsti dall'art. 17 del regolamento 20 maggio 1911. Quando vengono a decadere per scadenza del termine fissato per il mandato della Rappresentanza, rimangono in carica fino a quando sia stata nominata, in seguito alle elezioni, la nuova Rappresentanza e sono rieleggibili se nuovamente eletti come Rappresentanti.

Art. 3.

Il Comitato:

— predispone, in base ai risultati del bilancio finanziario annuale dell'Opera compilato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, gli elementi per calcolare la disponibilità annuale e formula le proposte — da presentarsi al Consiglio d'Amministrazione — per stabilire il numero dei sussidi temporanei, degli assegni alimentari vitalizi, e degli orfani da ricoverare in istituti di educazione e di istruzione, a norma dei comma 2° punto *c*), e 3° punto *e*) dell'art. 1° della legge e del penultimo capoverso dell'articolo 2°;

— nei limiti del numero fissato dal Consiglio d'Amministrazione, conferisce individualmente i sussidi temporanei e gli assegni

alimentari vitalizi, e delibera il ricovero degli orfani negli istituti che ritenga più adatti, od anche il collocamento presso famiglie;

— delibera in merito alle domande presentate da agenti che vogliano integrare l'assegno alimentare a norma dell'art. 4 della legge;

— stabilisce il trattamento degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 28 dicembre 1908 a norma di quanto è disposto dall'art. 18 del presente regolamento;

— studia e propone con tutte le particolarità di gestione, l'assunzione di esercizi che l'Amministrazione Ferroviaria può affidare all'Opera. La concessione di tali esercizi deve essere approvata dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

— compila il bilancio tecnico quinquennale di cui all'art. 8 della legge, sulla base dei risultati dei bilanci finanziari annuali tenuti dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

— in occasione del primo bilancio quinquennale dell'Opera, determina quale sia l'eccedenza del fondo per gli orfani degli agenti ferroviari periti nel terremoto in confronto dei bisogni per il relativo trattamento e formula le proposte per la eventuale distribuzione di parte dell'eccedenza stessa, da approvarsi dal Consiglio d'Amministrazione a termini dell'art. 6 della legge;

— si occupa degli altri affari che gli siano sottoposti dal Presidente, attinenti all'Amministrazione dell'Opera.

In seno al Comitato è costituita una Giunta composta del Presidente od, in sua sostituzione, del Vice Presidente e dei Capi dei Servizi del Personale e della Ragioneria o dei loro sostituti.

La Giunta delibera la indennità di buonuscita, i sussidi temporanei e gli assegni alimentari vitalizi agli aventi diritto a norma dei comma 1°, 2° punti *a*) e *b*) e 3° punti *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'articolo 1° della legge, nonchè il rimborso delle ritenute agli aventi diritto a norma dell'articolo 3 della legge.

Art. 4.

Per la validità delle sedute del Comitato è necessaria la presenza di almeno sei membri compreso il Presidente. Per la validità

delle sedute della Giunta è necessaria la presenza dei tre componenti la Giunta stessa. Per la validità delle deliberazioni occorre la maggioranza assoluta dei presenti: in caso di parità di voti ha preponderanza quello del Presidente.

Le funzioni di Segretario, sia del Comitato che della Giunta, sono affidate ad un funzionario delle ferrovie dello Stato, nominato dal Direttore generale.

Alle sedute assiste, senza voto, il Capo dell'Ufficio di Previdenza del Servizio del Personale o chi lo sostituisce.

Art. 5.

Spetta al Direttore Generale di rappresentare l'Opera a tutti gli effetti giuridici.

Il Presidente del Comitato ha la rappresentanza amministrativa dell'Opera; firma gli atti dell'Opera e la corrispondenza che non sia devoluta al Capo del Servizio del Personale od a chi per esso, secondo le norme da impartirsi dal Direttore generale.

Art. 6.

Le deliberazioni prese in ogni seduta dal Comitato e dalla Giunta debbono essere trasmesse in copia, non più tardi del giorno successivo, al Direttore Generale, il quale, nel termine di tre giorni dal ricevimento, ha facoltà di sospenderne l'esecuzione e di proporne poi l'annullamento al Consiglio d'Amministrazione.

Art. 7.

I Rappresentanti del personale, membri del Comitato, non residenti a Roma, hanno, per i giorni delle sedute, per il giorno precedente e per il tempo necessario per compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, il trattamento di trasferta di cui all'art. 10 del regolamento per l'esercizio delle funzioni della rappresentanza, approvato con Decreto Ministeriale 29 ottobre 1911.

Ai Membri pensionati non residenti a Roma viene corrisposta

per i giorni delle sedute, per il giorno precedente e per il tempo necessario per compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, l'indennità di trasferta che, a norma delle disposizioni sulle competenze accessorie, compete agli agenti del grado col quale i membri pensionati furono esonerati, non mai però inferiore a quella della 7ª categoria della tabella *A.* annessa alle disposizioni stesse. Ai membri medesimi è inoltre rilasciata la carta di libera circolazione valida per il percorso dalla residenza a Roma.

Il Consiglio d'Amministrazione stabilirà la misura del compenso per l'intervento alle sedute del Comitato.

Art. 8.

Per esercitare l'assistenza degli orfani ricoverati in istituti di educazione e di istruzione, o collocati presso famiglie, il Comitato può valersi dell'opera di agenti o di pensionati residenti nelle località ove trovansi gli istituti in cui gli orfani sono ricoverati o le famiglie presso le quali sono collocati.

Art. 9.

Se la morte dell'agente avviene in attività di servizio, la somma che giusta l'art. 2 della legge rappresenta l'indennità di buonuscita viene corrisposta alla vedova, salva la condizione posta nel penultimo capoverso dell'art. 1° della legge stessa, e ai discendenti dell'agente capaci a succedere secondo le norme indicate nel libro 3°, titolo II, Capo I del Codice Civile.

Discendenti sono coloro che il Codice Civile designa nel libro 3°, titolo 2° come tali agli effetti della successione legittima.

Se l'agente morto in attività di servizio lascia soltanto la vedova, o questa con discendenti incapaci, l'indennità è corrisposta ad essa per intero; se invece lascia la vedova e i discendenti, oppure i discendenti soltanto, l'indennità di buonuscita viene fra essi suddivisa in parti uguali.

Per i discendenti, anche se in concorso con la vedova, la suddivisione si fa per capi, se tutti sono di 1° grado; per stirpi, quando tutti o alcuni di essi succedono per rappresentazione.

I figli naturali, quando concorrano con discendenti legittimi, capaci a succedere, o con le vedove, hanno diritto alla metà della quota che sarebbe loro spettata se fossero legittimi.

Art. 10.

Quando nel computo dei mesi di servizio utile per il conseguimento della indennità di buona uscita vi ha frazione di mese, il periodo che eccede i 15 giorni è calcolato per mese intero, altrimenti non è valutato.

Il ragguaglio a mese delle paghe giornaliere è fatto in base a 30 giorni.

Art. 11.

Agli effetti dell'articolo 2 comma 2° della legge, s'intende servizio attivo quello prestato con le funzioni specificate nella tabella *A*, annessa al testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con Regio Decreto N. 229 del 22 aprile 1909, tenuto anche conto del disposto dell'art. 11 del testo stesso.

Art. 12.

Nel caso di esonero per inabilità fisica non si fa luogo al pagamento della indennità di buona uscita, se il provvedimento di esonero non sia reso irretrattabile o per essere decorso il tempo utile per il ricorso senza che questo sia stato presentato, o per formale rinuncia a ricorrere o perchè il ricorso sia stato respinto.

Art. 13.

I sussidi e gli assegni alimentari agli aventi diritto decorrono dal 1° del mese successivo a quello in cui avvenne la morte dell'agente in attività di servizio o dell'esonerato.

Quelli invece assegnati nei limiti della disponibilità, decorrono dalla data stabilita dal Comitato.

Art. 14.

Chiunque ritenga di aver diritto ad assegno alimentare vitalizio, se lascia trascorrere più di un anno dal giorno in cui dovrebbe incominciare il godimento dell'assegno medesimo senza farne domanda o senza presentare i documenti all'uopo necessari, non sarà ammesso a goderne che dal primo giorno del mese successivo a quello della fattane domanda o della presentazione dei documenti.

I minori e i dementi sono eccettuati da questa disposizione.

Art. 15.

Agli effetti del comma 2° lettera *a*) dell'art. 1° della legge, agenti morti per cause di servizio s'intendono quelli ritenuti tali a norma del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con Regio Decreto 22 aprile 1909, N. 229.

Art. 16.

La Commissione medica, che a' sensi dell'art. 1° comma 3° lettera *b*) della legge, deve giudicare inappellabilmente della inabilità al lavoro degli orfani, sarà composta di un Sanitario di ruolo e di un Medico di Riparto delle Ferrovie dello Stato.

Art. 17.

I sussidi temporanei e gli assegni alimentari sono pagati a bimestri posticipati in corrispondenza alle scadenze stabilite per il pagamento degli assegni a carico del fondo pensioni e sussidi, e sulla produzione del certificato di vita, nel quale deve essere anche dichiarato, se si tratti della madre o della vedova dell'agente, che essa si trova sempre nello stato di vedovanza, e se si tratti di figlie di età superiore ai 15 anni, che esse sono tuttora nubili.

Il certificato di vita degli orfani prodotto per la riscossione dell'assegno, di cui fossero provvisti a carico del fondo pensioni e sussidi, serve anche per la riscossione del sussidio temporaneo a carico dell'Opera di Previdenza.

Art. 18.

Il trattamento degli orfani di agenti periti nel terremoto del dicembre 1908, continuerà ad essere regolato sulla base dei criteri adottati dalla Commissione nominata dal Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con deliberazione del 2 aprile 1909, in modo però che esso non sia in alcun caso inferiore a quello usato in base alla legge agli altri orfani.

Art. 19

Contro le deliberazioni relative alla indennità di buonuscita, ai sussidi temporanei ed agli assegni alimentari vitalizi, è ammesso il ricorso da parte dell'interessato alla Corte dei Conti, che a norma dell'Art. 16 della legge giudica in via definitiva.

Il tempo utile per il ricorso è di 90 giorni e decorre dal giorno in cui l'interessato rilascia ricevuta della comunicazione contenente la deliberazione, consegnatagli da un agente all'uopo incaricato.

La ricevuta deve essere firmata e datata dallo stesso interessato e controfirmata dall'agente incaricato che la ritira.

Nel caso in cui l'interessato dimori in località non avente stazione o fermata delle Ferrovie dello Stato, oppure si rifiuti di ricevere la comunicazione, o sia impedito di darne ricevuta nei modi prescritti, la comunicazione viene spedita per posta in piego raccomandato con ricevuta di ritorno. In tal caso il termine per il ricorso alla Corte dei Conti decorrerà dal giorno in cui la Posta avrà rimesso il piego all'interessato.

Art. 20

Le ritenute al personale per il contributo, di cui al comma *b*) dell'articolo 5 della legge, si effettuano sull' intero stipendio o paga per la durata del servizio considerato utile a norma della

legge, anche nei casi di riduzione o cessazione temporanea dello stipendio o paga.

Per gli agenti a paga giornaliera il ragguaglio a mese si fa sulla base di 30 giorni.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E DIVERSE.

Art. 21.

Fino a quando non sia costituito il Comitato Amministratore dell'Opera, l'indennità di buonuscita, i sussidi temporanei e gli assegni alimentari vitalizi agli aventi diritto a norma dei comma 1° e 2° punti *a*) e *b*) e 3° punti *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'Art. 1° della legge, saranno deliberati dal Direttore Generale, e per il trattamento degli orfani degli agenti periti nel terremoto del dicembre 1908, continuerà a provvedere la Commissione di cui all'Art. 18.

Art 22.

Per le famiglie di agenti morti nel periodo dal 1° luglio 1912 alla data del presente Regolamento, l'anno per la decadenza del diritto di godimento delle rate di assegno alimentare già maturate, di cui al precedente Art. 14, incomincierà a decorrere dalla data del presente Regolamento.

Art. 23.

Con istruzioni della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, sarà stabilito quali documenti debbano essere presentati dagli interessati per conseguire la liquidazione dell'indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari vitalizi e sarà dettata ogni altra norma che occorra per l'applicazione del presente Regolamento.

DECRETO MINISTERIALE *del 29 luglio 1913 che approva l'annessa appendice all'art. 25 del Capo III delle Istruzioni e norme di polizia ferroviaria relativa alla trazione elettrica dei convogli.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 20 marzo 1865 n. 2248, alleg. *F*, sui lavori pubblici;

Visto l'art. 4 della prima appendice al regolamento di polizia ferroviaria, relativa alla trazione elettrica dei convogli, approvata con R. D. 8 genaio 1899, n. 4;

Visto il D. M. 2 maggio 1906, n. 1345, con il quale vennero approvate le Norme ed Istruzioni di polizia ferroviaria relativa alla trazione elettrica dei convogli;

Sentito il Consiglio Superiore del LL. PP.;

DECRETA:

È approvata l'annessa appendice all'art. 25 del Capo III delle Istruzioni e Norme di polizia ferroviaria relativa alla trazione elettrica dei convogli, approvate con D. M. 2 maggio 1906, n. 1345.

Roma, 29 *luglio* 1913.

Il Ministro

E. SACCHI.

APPENDICE

all' art. 25 del Capo III delle Istruzioni e Norme approvate con Decreto Ministeriale 2 maggio 1906 n. 1845 circa l'abilitazione alle funzioni di guidatori di locomotori elettrici.

Gli agenti di qualunque età abilitati alle funzioni di macchinista di locomotive a vapore sulle ferrovie dello Stato potranno essere abilitati alle funzioni di guidatori di locomotori elettrici sulle ferrovie dello Stato ove si assoggettino ad un esperimento suplementare che si farà mediante un esame scritto ed orale oltre ad un esame pratico consistente in una corsa di prova sul locomotore.

L'esame scritto consisterà nella compilazione di un breve rapporto ai superiori circa un'anormalità accaduta in servizio attinente all'apparecchiatura elettrica della linea o del locomotore.

L'esame orale verterà sulle seguenti materie:

a) sugli ordini di servizio emanati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato riflettenti il servizio dei locomotori elettrici, nonchè i doveri del guidatore;

b) sulle materie di cui al punto *c*) dell'articolo 19.

Ordine di Servizio N. 251. (C.M.).

Servizio cumulativo con le isole dell'Arcipelago toscano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 75-1913).

Si porta a conoscenza degli uffici e delle stazioni che a datare dal 1° luglio 1913 l'esercizio delle linee di navigazione sovvenzionate fra il continente e le isole dell'Arcipelago Toscano è stato assunto dalla Ditta Fratelli Orlando e C. di Livorno in sostituzione della Ditta Carlo Allodi.

Nulla è innovato circa il servizio cumulativo ferroviario marittimo dei trasporti, che continuerà ad effettuarsi con le norme e prescrizioni attualmente in vigore.

Alle pagine 4 e 107 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » l'indicazione della ditta Carlo Allodi deve essere sostituita con quella della ditta Fratelli Orlandi e C.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 252. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 249-1913).

Fino a quando non sarà pubblicato un supplemento alla parte *I B.* della tariffa pel servizio diretto italo-belga, dovrà ritenersi in vigore l'Ordine di Servizio N. 68-1913 col quale si sono attuate le nuove voci riguardanti i foraggi concentrati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 253. (C.).

Trasporti di farine per l'estero.

Per la esatta applicazione delle tasse, si avverte che le farine ottenute negli stabilimenti italiani di macinazione, con grani di origine estera, devono considerarsi come produzione italiana.

A modificazione pertanto delle istruzioni impartite con l'Ordine di Servizio N. 121-1912, si stabilisce che le farine in parola, dall'Italia spedite all'estero in base alle relative tariffe dirette internazionali, siano d'ora innanzi tassate coi prezzi della serie *b* della tariffa eccezionale italiana N. 1-P. V.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 254. (C.).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con la ferrovia elettrica di Valle Brembana.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166, 279, 362-1912; 26, 136, 145, 152 e 199-1913).

La Ferrovia Elettrica di Valle Brembana essendo stata ammessa all'applicazione della concessione speciale XX si avverte che la medesima venne fornita delle occorrenti tessere da L. 1.00 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle stazioni della ferrovia suddetta per quelle di confine o di porto di mare delle Ferrovie dello Stato.

Queste ultime stazioni potranno a loro volta rilasciare per viaggi di ritorno dall'estero biglietti diretti per le stazioni della suddetta ferrovia, applicando sul percorso della medesima gli stessi prezzi su di essa in vigore per i viaggi di ritorno in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 255. (M.).

Modificazioni ed aggiunte all'elenco degli itinerari G. V. Parte 1ª e 2ª (Edizione 1913).

(Vedi Ordine di Servizio N. 210-1913).

Coll'allegato A al presente Ordine di servizio si comunicano le aggiunte e varianti state apportate all'elenco dei carri misti G. V. (parte 1. e 2.) Edizione 1913.

Le Divisioni di Movimento dovranno accertarsi che dagli Agenti interessati siano praticate, nel sopracitato Elenco, le relative variazioni.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, *al personale delle Gestioni e dei Magazzini merci.*

Ordine di Servizio N. 256. (P.).

Ruolo di anzianità del personale dei primi sei gradi.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità dei Funzionari dei primi sei gradi, compilato a norma dei RR. DD. N. 688 del 22 novembre 1908 e N. 671 del 3 settembre 1909.

Circolare N. 63. (C.).

Tassazione dei peli di coniglio.

Il *pelo di coniglio*, per effetto dell'art. 62 delle Tariffe, deve tassarsi coi prezzi delle tariffe speciali 75 classe 3ª e 114 serie *B*,

avvertendo che alle spedizioni di detto pelo non sono applicabili le disposizioni dell'art. 97 delle Tariffe, se non quando le stazioni abbiano riconosciuto che resultino voluminose.

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 64. (C.).

Trasporti destinati od in transito per la Germania.

(Vedi Ordine di Servizio N. 83 e 90-1913).

Le Ferrovie dell'Alsazia e Lorena si lagnano perchè i Bollettini di scorta (Begleitzettel) che accompagnano i trasporti di merci provenienti dall'Italia e destinati od in transito per la Germania, sono compilati su modelli di formato diverso da quello di cm. 38 per 30 stabilito dalle attuali disposizioni doganali germaniche.

Si invitano pertanto le stazioni a far presente la cosa alle Ditte interessate ed a non accettare dai mittenti dei trasporti in parola i relativi bollettini di scorta redatti su modelli di dimensioni non corrispondenti a quelle accennate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 255-1913.

PROSPETTO

DELLE

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE

all'Elenco degli itinerari G. V. (Parte 1ª e 2ª)

(EDIZIONE 1913)

A pag. 37 - Aggiungere la stazione di Bra, alle stazioni che mettono in partenza l'itinerario 46.

» 40 - Sopprimere l'itinerario 67 da Arona.

» 56 - Aggiungere l'itinerario 182 da Empoli per le merci destinate alle stazioni « da oltre Spezia fino Ventimiglia ». Nella colonna « Osservazioni » praticare la seguente annotazione: « Da formarsi nei giorni di martedì, giovedì e sabato con carro F_8^c per l'inoltro del pollame ed altri piccoli animali in ceste o gabbie ».

» 56 - Nella colonna « Osservazioni » di fianco all'itinerario 181 aggiungere dopo le parole 50% « e del 25% ».

» 57 - Aggiungere l'itinerario 184 da Empoli per le merci destinate alle stazioni « da oltre Pisa fino Genova P. P. ». Nella colonna « Osservazioni » praticare la seguente annotazione: Da formarsi ogni venerdì con carro F_8^c per l'inoltro del pollame ed altri piccoli animali in ceste o gabbie. Questo itinerario dovrà essere contrassegnato col richiamo (1).

» 84 - Aggiungere l'itinerario 27 V da Montebelluna per le merci destinate alle stazioni « da oltre Montebelluna fino Padova ». Nella colonna « Osservazioni » esporre la parola « bagagliaio ».

» 85 - Correggere l'istradamento dell'itinerario 31 V di Udine in Portogruaro invece di Conegliano.

a pag. 85 - Aggiungere la stazione di Primolano alle stazioni che mettono in partenza l'itinerario 35 V.

» 117 - Sopprimere l'itinerario 7 P di Francavilla Fontana.

» 118 - Sopprimere l'itinerario 13 P di Lecce.

» 136 - Correggere la zona di scarico dell'itinerario 511 di Torino P. N. nel seguente modo: « da oltre Bologna fino Roma » .

» 138 - Correggere l'itinerario 514 di Piacenza in 510.

» 150 - Correggere l'itinerario 545 di Milano P. T. in 511.

» 152 - Correggere l'itinerario 551 di Monza in 549.

» 156 - Correggere la zona di scarico dell'itinerario 560 di Chiasso nel seguente modo: « da oltre Milano fino Torino P. S. ».

» 156 - Correggere l'itinerario 564 di Venezia S. L. in 562.

» 157 - Correggere in 5862 il treno d'inoltro da Milano P. R. a Chiasso, dell'itinerario 561 di Torino P. S.

» 161 - Correggere in 5862 il treno d'inoltro, da Milano P. R. a Chiasso, degli itinerari 572 di Venezia S. L. e 574 di Verona P. V.

Ordine di Servizio N. 9v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordini di Servizio N. 3v-1911; 3v, 4v e 8v-1913).

Nell'elenco delle stazioni termali e balneari di cui l'Ordine di Servizio N. 3-V-1913 devono essere introdotte le seguenti aggiunte:

STAZIONI TERMALI.

Nell'ordine alfabetico delle suddette stazioni aggiungere la stazione di Rosarno (per Galatro).

STAZIONI BALNEARI.

Alla lettera *c*) dell'elenco delle suddette stazioni aggiungere, alla sede opportuna, quelle di:

Cetraro, Amantea, S. Eufemia Marina, Briatico, Tropea, Nicotera, Villa S. Giovanni, Reggio di Calabria, Siderno Marina, Soverato, Catanzaro Marina e Cotrone.

Con l'occasione si avverte che per l'emissione di biglietti diretti per S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) in servizio cumulativo con la Società Anonima per la Ferrovia Elettrica della Valle Brembana di cui l'ordine di servizio N. 8-V-1913, le stazioni debbono valersi dei moduli CI-202-A e non già dei moduli CI-202.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 11v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 25 agosto 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI_{Z}^{CR} N. 18.972; 18.976.

BI_{Z}^{CR} N. 29.397; 29.399.

CI_{Z}^{CR} N. 68.068; 68.073; 68.099; 68.104.

ACI_{Z}^{CR} N. 41.712; 41.800; 41.804; 41.808; 41.818; 41.828; 41.830; 41.834; 41.864; 41.869; 41.870; 41.874; 41.879.

CARRI.

F N. 173.324 a 173.326; 173.334 a 173.336.

L N. 472.480 a 472.483; 472.690 a 472.692; 472.800 a 472.802; 477.118 a 477.120.

P N. 653.866 a 653.868; 653.892 a 653.894; 654.078 a 654.080; 654.090 a 654.092; 654.220 a 654.222; 654.240 a 654.243; 654.266 a 654.268; 654.290 a 654.292; 654.403 a 654.405; 654.890 a 654.892; 655.359 a 655.361; 655.375 a 655.377; 655.543 a 655.545; 655.560 a 655.562; 655.707 a 655.709; 655.938 a 655.940; 655.950 a 655.952; 656.161 a 656.163; 656.180 a 656.182; 656.340; 656.362 a 656.364; 656.380 a 656.382.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Errata-corrige

All'Appendice N. 15 al Regolamento pel Vestiario Uniforme del Personale, allegata all'Ordine Generale N. 5 (Boll. N. 31-1913).

A pagina 12 - Tabella E - in luogo di:

Orologi da tasca	**Guardiani — Macchinisti — Fuochisti approvati in funzioni permanenti di macchinisti — Macchinisti dei treni elettrici — Capi Deposito istruttori.**

leggasi:

Orologi da tasca	**Guardiani — Macchinisti — Fuochisti approvati in funzioni permanenti di macchinisti — Macchinisti dei treni elettrici — Guidatori dei treni elettrici — Capi Deposito istruttori.**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 34

21 AGOSTO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁎ ⁎

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 257. — Sistemazione del segnalamento della stazione di Casale Monferrato lato nord. » . . . . Pag. 529

Ordine di Servizio N. 258. — Tassazione dell'alcool denaturato. » 530

Ordine di Servizio N. 259. — Servizio cumulativo ferroviario marittimo, con la Società Veneziana di Navigazione a vapore » ivi

Ordine di Servizio N. 260. — Servizio italo-germanico. . . . » 531

Ordine di Servizio N. 261. — Servizio merci italo-austro-ungarico » 532

Ordine di Servizio N. 262. — Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari . » 533

Ordine di Servizio N. 263. — Servizio di carico e scarico delle merci a Piccola Velocità ed a vagone completo nel « Raccordo Ostiense » . . . . » 534

Ordine di Servizio N. 264. — Istruzioni per il transito dei veicoli attraverso lo stretto di Messina a mezzo dei ferry-boats. » ivi

Roma, agosto 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Circolare N. 65. — Accidenti lungo la linea nei treni e nelle stazioni . . . . Pag. 540
Circolare N. 66. — Servizio viaggiatori . . . . » 541
Istruzione N. 5. — Liquidazione e pagamento delle indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari vitalizi, di cui la legge 19 giugno 1913, N. 641 ed il Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza approvato con Decreto Ministeriale 2 agosto 1913 . . » 544

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Ordine di Servizio N. 10[V]. — Campagna vinicola 1913 . . . Pag. 111

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 181

Ordine di Servizio N. 257. (M. e L.).

Sistemazione del segnalamento della stazione di Casale Monferrato, lato nord.

Dalle ore 12 del giorno 12 settembre 1913 il segnalamento della stazione di Casale Monferrato verso Casale Popolo e verso Mortara, verrà modificato nel modo seguente:

Per i treni in partenza:

a) - semaforo a due ali di I categoria, collocato a metri 173 dall'asse del F. V.: l'ala superiore comanda ai treni diretti verso Casale Popolo, l'altra ai treni diretti verso Mortara.

Per i treni in arrivo:

b) - *da Casale Popolo*, semaforo ad un'ala di I categoria, preceduto a metri 800 da uno di III categoria, distante metri 200 dal Bivio Mortara.

c) - *da Mortara*, semaforo ad un'ala di I categoria, preceduto a metri 800 da uno di III categoria, distante metri 200 dal Bivio Mortara.

Il semaforo di partenza di cui al punto *a*) è manovrato da un posto a terra situato a m. 357.20 dall'asse del F. V.

I semafori di cui ai punti *b*) e *c*) sono manovrati dalla cabina, situata a m. 68 dal detto Bivio, verso Casale Popolo, e sono collocati alla destra dei treni ai quali comandano.

Detta cabina manovra pure, mediante apparato Saxby, il deviatoio del Bivio, il quale dalla data suindicata non sarà più considerato come un Bivio in piena linea, ma come parte integrante della stazione di Casale Monferrato.

La manovra dei segnali di partenza e di protezione di cui sopra è poi vincolata alla concessione di opportuni consensi tra il F. V. e la cabina anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 258. (C.).

Tassazione dell'alcool denaturato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 127-1903 ex R. A.; Istruzione N. 47-1903 ex R. M. e Circolare N. 68-1913 ex R. S.).

L'alcool denaturato in recipienti di latta, racchiusi in casse di legno, si tassa come se fosse consegnato per la spedizione in botti od in barili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 259. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 298-1912).

In seguito a comunicazioni ricevute dalla Società Veneziana di navigazione a vapore circa il rialzo dei noli marittimi, avvertesi che gli aumenti ai prezzi delle classi 13 e 15 delle « Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said, via Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Venezia, ecc. », stabiliti con l'Ordine di servizio N. 298-1912, devono intendersi elevati,

per i trasporti di juta e canapa selvatica, *effettuati da Calcutta con lettera di vettura in data posteriore al* 1° *agosto* 1913, da L. 12.50 e L. 10.90 rispettivamente a L. 17.25 e L. 15.65.

L'aumento ai prezzi della classe 13, di cui il citato Ordine di Servizio, deve intendersi parimenti elevato da L. 12.50 a L. 17.25 per i trasporti di cotone greggio, sempre in provenienza da Calcutta ed effettuati con lettera di vettura in data posteriore al 1° agosto 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 260. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 225-1913).

Nella nomenclatura delle merci a P. V. annessa alla tariffa diretta italo-germanica, Parte I B, del 1° maggio 1913 saranno da completarsi, come risulta qui appresso, le voci relative alla *Carta grossolana da imballaggio* ed alla *Pasta di legno*:

Pag. 55 - Voce 502 - 1822 CARTA grossolana da imballaggio (x), cioè: :carta di paglia, di cascami di stracci, di pasta di legno *meccanica*, carta di stoppa ecc. ecc. (come ora).

Pag. 115 - Voce 1906-1180 Pasta di legno *meccanica* e pasta di legno chimica ecc. ecc. (come ora).

Pag. 115 - Voce 1907-1181 Pasta di legno *meccanica*, secca, in forma ecc. ecc. (come ora).

Nel 1° Supplemento alla Parte II-A della tariffa italo-germanica pubblicato coll'Ordine di servizio N. 225-1913 sono da introdursi le seguenti aggiunte e modificazioni:

Pag. 501 - Al N. 1 delle Condizioni che precedono la tariffa eccezionale dei carboni aggiungere quanto segue:

« La presente tariffa eccezionale non è applicabile alle spe-
« dizioni, che, provenienti da stazioni in essa non comprese, ven-
« gono ricarteggiate o riconsegnate con nuova lettera di vettura
« in una delle stazioni ammessevi ».

Pag. 504 - Per Drebkau-Peri rettificare 3.63 in « 2.63 ».

Pag. 504 - Per Echdorf rettificare in « Eckdorf ».

Pag. 510 - Per Recklingbausen rettificare in « Recklinghausen ».

Pag. 510 - Per Rhynern-Peri rettificare 2.59 in « 2.56 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 261. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 217-1913).

Con validità dal 15 agosto 1913 entrano in vigore i sottoindicati prezzi per quintale, applicabili alle spedizioni di « *Marmo in lastre e lastroni semplicemente segati* », in partite di almeno 10,000 chilogrammi per vagone e per lettera di vettura, o paganti le tasse per tale peso minimo, eseguite in servizio diretto italo-austro-ungarico per Vienna Südbahn, via Peri, Pontebba, Cormons e Cervignano.

I prezzi in parola saranno pertanto da introdursi a pagina 38 della Parte II, Fascicolo 1 *a*) della relativa tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1912) *sotto a quelli della classe B* indicati per la detta stazione di Vienna Südbahn, col richiamo (1) alla seguente

nota da riportarsi in calce della pagina: « (1) Valevoli fino a nuovo avviso per il marmo in lastre e lastroni semplicemente segati

Vienna Südbahn	Peri	3,59
	Pontebba	3,04
	Cormons	2,87
	Cervignano	2,87

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 262. (C.).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 144-1913).

Si avverte che alla *Società Cooperativa di consumo fra gli Agenti ferroviari* con sede in Novara è stata revocata la concessione della tariffa ridotta per i trasporti effettuati a nome e per conto di detta Società, avendo questa ammessa la vendita anche al pubblico.

Quindi, d'ora in avanti, non dovranno essere accettate a tariffa ridotta spedizioni fatte in nome e per conto della ripetuta Società Cooperativa, la quale, a tale effetto, dovrà essere cancellata dall'elenco Alleg. *A* al Regolamento sui trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra agenti ed operai ferroviari, approvato dall'on. Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 27 aprile 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 263. (M.).

Servizio di carico e scarico delle merci a Piccola Velocità ed a vagone completo nel " Raccordo Ostiense ".

(Vedi Ordine di Servizio N. 66-1913).

A modificazione dell'ultimo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 324 del 1911 (Bollettino Ufficiale N. 42), non verrà d'ora innanzi altrimenti publicato l'elenco delle Ditte cui viene concesso lo scarico, ed eventualmente il carico, dei loro trasporti a Piccola Velocità ed a vagone completo nel raccordo Ostiense della stazione di Roma Trastevere.

Devesi ritenere che le Ditte mittenti che indirizzano i loro trasporti a « Roma Trastevere - Racordo Ostiense » si siano accertate preventivamente che i destinatari abbiano ottenuta la facoltà dello scarico al detto raccordo, in base al prescritto Atto d'obbligo.

Qualora i trasporti così indirizzati, fossero destinati a Ditte che non avendo ottenuta la facoltà dello scarico al raccordo Ostiense, la stazione di Roma Trastevere disporrà perchè lo scarico si effettui nello Scalo della Piccola Velocità destinato al pubblico.

Pel rimanente, restano in vigore tutte le norme dell'Ordine di Servizio citato e del relativo allegato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 264. (M. T. V. L. N.).

Istruzioni per il transito dei veicoli attraverso lo stretto di Messina a mezzo dei ferry-boats.

1. *Ferry-boats.* — Per il trasporto dei veicoli attraverso lo stretto di Messina sono in esercizio appositi piroscafi armati di rotaie (ferry-boats) di proprietà dell'Amministrazione, aventi le caratteristiche indicate nell'allegato *A*.

2. *Invasatura per attracco dei ferry-boats.* — I ferry-boats approdano in apposite invasature munite di ponti mobili che congiungono il binario dei ferry-boats ai binari di stazione. Le stazioni di Villa S. Giovanni e di Messina Porto sono dotate ciascuna di due invasature, una con ponte mobile di 12 m. di lunghezza ed una con ponte mobile di 20 m. La stazione di Reggio C. Porto è dotata di una sola invasatura con ponte mobile di 12 m.

3. *Condizioni di ammissibilità dei veicoli al transito sui ferry-boats.* — Sono ammessi, in servizio, al transito sui ferry-boats:

a) tutti i veicoli a 2 sale F. S.

b) i veicoli a 2 sale delle Amministrazioni estere e di altre Amministrazioni italiane; si fa eccezione per quelli di passo superiore a 5 m. quando abbiano sotto il telaio parti, le quali, distando dalla sala vicina oltre m. 2,50, tanto verso l'interno quanto verso l'esterno, si trovino ad altezza minore di m. 0,250 dalle rotaie.

c) le carrozze, i bagagliai e le carrozze postali a carrelli delle F. S. che sono muniti di un contrassegno consistente in *un'ancora* dipinta in rosso, su ambedue le fiancate presso l'estremità destra di chi guarda il veicolo.

d) i carri a carrelli F. S. esclusi i carri Poz portanti i numeri da 691000 a 691005 e da 691100 a 691109.

e) i carri a carrelli a 2 sale ciascuno, appartenenti ad altre Amministrazioni, nei quali la cassa possa alzarsi od abbassarsi in modo che i longheroni possano fare col binario un angolo di 3° al quale corrisponde un'inclinazione del 5 % circa.

f) gli altri veicoli F. S, o di altre Amministrazioni, i quali da apposite comunicazioni del Servizio Veicoli risultino atti ad essere trasportati a mezzo dei ferry-boats. Di massima queste comunicazioni saranno fatte mediante apposite annotazioni sul Prospetto dei veicoli esteri e su quello dei veicoli della C. I. W. L. ammessi a circolare sulle F. S. Per facilitarne il riconoscimento al personale interessato alcune delle carrozze della C. I. W. L. atte al transito dei ferry-boats, portano il contrassegno (àncora) di cui al punto *c*).

I trasporti pei quali si richiede l'impiego di più di un carro (trasporti su carri congiunti, trasporti con carro scudo che non possa essere tolto durante la manovra) sono esclusi dal transito sui ferry-boats.

I capi delle stazioni di transito, alle quali pervengono carri di altre Amministrazioni diretti oltre lo stretto, quando si tratti di carri a due assi con passo superiore a cinque metri o di carri a carrelli con due sale ciascuno, debbono chiedere l'intervento del Verificatore per gli accertamenti di sua competenza.

In caso di riconosciuta ammissibilità del carro, il Verificatore apporrà sul foglio d'accompagnamento del trasporto la seguente annotazione, convalidata con timbro e firma: « Il carro (sigla)...... N. ..... è atto al passaggio sui ferry-boats »; nel caso contrario il Capo stazione provvederà per l'immediato trasbordo in carro F. S. atto al transito sui ferry-boats, avvisandone telegraficamente l'ufficio del Materiale mobile a Roma, per le comunicazioni da farsi all'Amministrazione proprietaria del veicolo.

Pervenendo a Villa S. Giovanni, Reggio Calabria Porto o Messina Porto, destinato oltre lo stretto, qualcuno dei carri di cui trattasi senza la prescritta annotazione, le stazioni predette richiederanno l'intervento del Verificatore, informandone la propria Divisione del Movimento per i richiami da farsi alla stazione di transito che non ha provveduto alla verifica.

4. *Trasporto di locomotive.* — Tutte le locomotive F. S. sono ammesse, sia accese che spente, al transito sui ferry-boats. Per il passaggio di più di una locomotiva, la stazione dovrà prendere di volta in volta accordi con l'Ispettorato di Navigazione di Messina.

5. *Passaggio eccezionale di veicoli normalmente esclusi.* — Per ripartizione, concentramento, o per invio alla riparazione, potranno essere trasportati veicoli non soddisfacenti alle condizioni sopraccennate, prendendo di volta in volta accordi con l'Ispettorato di Navigazione di Messina.

L'Ufficio stesso (ed in caso d'urgenza il Comandante del ferry-boat) è autorizzato ad ammettere al transito, anche in servizio, rotabili che in via normale ne sono esclusi, quando le condizioni del mare, del ferry-boat e la possibilità di preparare il bastimento in assetto conveniente, facciano stimare che sia possibile eseguire

la manovra in modo che l'inclinazione del ponte mobile rispetto ai binari a terra e sui ferry-boats, non abbia ad oltrepassare il 2%. Questi veicoli, dopo avvenuto lo sbarco dai ferry-boats, dovranno essere segnalati al personale di verifica per un'accurata revisione, prima che vengano rimessi in circolazione, allo scopo di constatare che non abbiano subìto avarìe.

6. *Partenza delle corse.* — I ferry-boats in servizio che si trovano nella invasatura sono considerati come treni e perciò la partenza è regolata dal Dirigente, qualora alla medesima non si oppongano le condizioni del mare. Il Dirigente controllerà in contraddittorio col Comandante l'ora di arrivo delle corse.

7. *Foglio di corsa e foglio veicoli.* — Il foglio di corsa sarà compilato dal Comandante, il foglio veicoli dall'agente di Movimento, che dovrà sempre scortare le corse.

8. *Durata della traversata.* — Il tempo stabilito dall'orario per la traversata si intende iniziato dal momento in cui è terminata l'operazione di sollevamento del ponte mobile, e finito al momento in cui è possibile incominciare l'abbassamento del ponte stesso.

9. *Orologio regolatore.* — Orologio regolatore è quello della stazione di Messina Porto. I Secondi Capitani saranno muniti di orologio piombato.

10. *Manovre delle corse.* — Le manovre dei rotabili sul binario di terraferma debbono essere dirette dal Dirigente. Le manovre per il carico e lo scarico delle corse non potranno essere iniziate senza aver ricevuto il consenso del Comandante del ferryboat, dal quale la manovra è regolata dal momento in cui il primo rotabile che sale a bordo impegna pel carico il binario del ponte mobile, fin al momento in cui l'ultimo rotabile abbandona per lo scarico il binario del ponte mobile. Le colonne che entrano ed escono dai ferry-boats devono avere sempre almeno un freno servibile e precedentemente provato, coperto da un agente. I binari di accesso all'invasatura non possono essere utilizzati per deposito di veicoli.

L'ordine di abbassamento e di sollevamento del ponte e del collocamento e rimozione della passerella per i viaggiatori, deve essere dato dal Comandante. Le manovre del ponte mobile saranno eseguite dal personale di stazione sotto la direzione del Comandante.

11. *Velocità delle manovre.* — Le manovre di passaggio dei rotabili da terra al ferry-boat debbono essere eseguite a passo d'uomo, dopo l'arresto in precedenza del pontile, all'apposito segnale e non prima che questo venga disposto, per ordine del Comandante, a via libera.

12. *Locomotive da adibirsi alle manovre.* — Le manovre saranno eseguite con locomotive di qualsiasi gruppo, purchè provviste di freno a vapore o ad aria compressa e ceneratoio, ed in questi movimenti le locomotive potranno « ove occorra » transitare sui ponti mobili ed eventualmente salire sui ferry-boats, salvo le eccezioni che di volta in volta potranno essere imposte dai Comandanti.

13. *Manovre di carico e scarico con cavi ed argani di bordo o con carri scudo.* — Eccezionalmente e in mancanza della locomotiva di manovra, è ammesso il carico e lo scarico dal bastimento col mezzo di cavi ed argani di bordo. Nei casi di marea eccessivamente bassa, a richiesta del Comandante del ferry-boat la locomotiva sarà fermata prima di salire a bordo nella posizione più opportuna, e la manovra della colonna di carri (sia di carico che di scarico) sarà eseguita col sussidio dei mezzi di bordo (argani e cavi) od a mezzo di carri scudo.

Lo scarico delle corse con cavi ed argani di bordo è eseguito sotto la direzione del Comandante che ne assume la responsabilità, limitatamente al percorso della colonna sul ferry-boat e sul ponte mobile, e previo il consenso per l'inizio della manovra ed il presenziamento alla medesima del Dirigente del movimento della stazione, il quale deve sorvegliare la manovra sul tratto di terra impegnato, assumendo per questo tratto la responsabilità della manovra stessa.

14. *Agganciamento dei veicoli.* — Fra i veicoli che salgono o scendono dai ferry-boats deve essere eseguito anche l'attacco di riserva,

15. *Successione dei veicoli da imbarcarsi.* — Il Dirigente dovrà attenersi alle disposizioni che di volta in volta, prima dello inizio della manovra, gli potranno essere date dal Comandante in riguardo al numero, alla qualità, alla successione dei carri da imbarcarsi, dipendentemente alle condizioni del tempo, del mare e dell'assetto dei piroscafi ed il Comandante, quando ne sia il caso, dovrà dare dette disposizioni in tempo utile per essere osservate.

Comandante e Dirigente riferiranno con apposita annotazione: il primo nella relazione giornaliera giustificando le disposizioni date, l'altro nell'estratto del rapporto mod. *M*-42, indicando le disposizioni ricevute e le eventualità ed anormalità che si sono verificate.

16. *Assicurazione dei veicoli a bordo.* — I veicoli debbono essere assicurati per mezzo di apposite scarpe fermacarri e ganci a tenditore, e debbono essere racchiusi, a repulsori non compressi, fra le sbarre od i paraurti girevoli situati a prua ed a poppa nella posizione di sicurezza.

17. *Accidenti nelle manovre.* — Verificandosi lo sviamento di veicoli sul ferry-boat o sul ponte mobile, in modo da impegnare comunque il ferry-boat, l'iniziativa dei provvedimenti sarà assunta dal comando di bordo, il quale per ciò dovrà sempre essere provveduto degli attrezzi occorrenti. e potrà richiedere l'opera degli agenti dei Servizi dell'Esercizio.

Qualora il Comandante richieda l'intervento del Deposito locomotive o della Squadra di rialzo, la dirigenza del lavoro verrà assunta dal Capo deposito o dal dirigente la Squadra d'intesa col Comandante, al quale i medesimi si rivolgeranno per quanto possa loro occorrere. Il Comandante informerà dell'accaduto il Dirigente della stazione in cui dovrà essere sbarcato il veicolo sviato, affinchè questi, a sua volta, possa segnalarlo al personale di verifica al quale spetta di dichiarare se il veicolo può essere rimesso in circolazione.

18. *Tenuta dei veicoli durante la traversata.* — Durante la traversata e finchè il veicolo trovasi a bordo è vietato fare uso delle ritirate ed anche delle telette delle carrozze.

Anche sui ferry-boats deve essere mantenuta la comunicazione fra i veicoli muniti di mantici.

Le porte delle carrozze e dei carri debbono avere le chiusure assicurate come è stabilito pei treni in corsa.

Prima dello sbarco delle vetture dal ferry-boat a terra l'agente del movimento che scorta le vetture stesse, dovrà assicurarsi che tutti gli sportelli abbiano serrature e saliscendi chiusi e la manovra non dovrà essere iniziata se egli non avrà segnalato l'adempimento di questo incarico.

Le presenti istruzioni annullano e sostituiscono tutte le precedenti disposizioni in materia.

Distribuito agli agenti delle classi 1 ,2, 3, 5, 7, 11, 26, 29, 34, *ed ai Controllori del Materiale.*

Circolare N. 65 (M. T. L. V. Leg.).

Accidenti lungo la linea nei treni e nelle stazioni.

(Vedi Circolari N. 54-19 9 e N. 92-1912).

A complemento di quanto fu disposto con la Circolare N. 92-1912, agli agenti ai quali spetta la *dirigenza delle operazioni di sgombero,* una volta autorizzata la remozione del materiale rotabile ingombrante la linea, deve aggiungersi il *verificatore* dopo il macchinista.

In mancanza di funzionari del Servizio Trazione o del Servizio Veicoli, l'iniziativa deve quindi essere presa da uno degli agenti della Trazione o dei Veicoli presenti nell'ordine sottoindicato:

1. Capo Deposito;
2. Capo tecnico;
3. Capo verificatore;

4. Capo Squadra operai;
5. Macchinista;
6. Verificatore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 14, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 46, *ai macchinisti abilitati alle funzioni di macchinista, e ai conduttori e guardafreni abilitati alle funzioni di capo conduttore.*

Circolare N. 66 (C.).

Servizio viaggiatori.

(Vedi Ordini di Servizio N. 163 e 174 del 1913).

1. — Esazioni suppletorie in treno.
Versamento degli introiti relativi.

1. *Biglietto speciale Mod.* C-204 *di nuovo tipo.* — Non appena saranno esauriti gli attuali fascicoli dei biglietti speciali Modello Ci-204,, verranno posti in uso fascicoli di nuovo tipo, pur essi a decalco, ma nei quali l'attuale foratura indicante il prezzo pagato dal viaggiatore è sostituita dallo stacco a valore, già in uso precedentemente.

Nulla è innovato circa la contabilizzazione dei biglietti modello Ci-204 distribuiti; si avverte però che anche la parte superiore di ogni biglietto che rimane dopo lo stacco dell'altra parte di esso consegnata al viaggiatore, dovrà essere allegata alla distinta Mod. Ci-244 unitamente alla relativa matrice.

Le stazioni sede di personale viaggiante dovranno assicurarsi che le indicazioni dello stacco a valore dei tagliandi superiori dei biglietti corrisponda anche alle scritturazioni delle matrici ed alle registrazioni fatte sulla distinta Mod. Ci-244.

Resta poi inteso che per parte delle stazioni l'invio al Controllo, a fine mese, delle distinte predette, dovrà avvenire previo

accertamento che alle medesime siano unite non solo tutte le matrici, ma anche i relativi tagliandi superiori dei biglietti.

2. *Versamenti degli introiti.* — Ferma restando la massima che le esazioni suppletorie per le quali si compilano le distinte Mod. Ci-244, debbono essere contabilizzate *esclusivamente* dalla stazione residenza dell'agente che le ha fatte, si prescrive, in aggiunta alle disposizioni di cui agli Ordini di Servizio N. 163 e N. 174-1913, quanto appresso:

Ove un agente, causa il suo turno di servizio, debba rimanere diversi giorni assente dalla propria residenza e le esazioni da lui fatte avessero raggiunto una somma di certa entità, egli dovrà versare la somma stessa nella stazione in cui si trova, compilando una regolare distinta, Mod. Ci-244, in base alle matrici dei biglietti emessi.

La stazione che riceve il versamento dovrà, anzitutto, accertare che le scritturazioni fatte sulla distinta corrispondano a quelle delle matrici in possesso dell'Agente ed ai tagliandi superiori dei relativi biglietti di colore giallo, ed in comprova di ciò apporrà a tergo delle matrici e dei tagliandi il proprio bollo a compostore. Rilascerà quindi firma di ricevuta del versamento nell'apposita sede della distinta Mod. Ci-244, che riconsegnerà all'agente. Nessun contrassegno è da emettersi per questi versamenti da parte delle stazioni che fossero sede di personale viaggiante.

La stazione scritturerà il versamento sul registro di cassa, Mod. Ci-510, con l'indicazione del numero e della data della distinta, del cognome, nome e matricola dell'agente e della stazione di sua residenza, in attesa di pareggio per parte di quest'ultima, mediante rivalsa.

L'agente, appena rientrato in residenza, allegherà alla distinta Mod. Ci-244 le matrici dei biglietti Mod. Ci-204 in essa inscritti ed i tagliandi superiori dei biglietti relativi e la verserà, come se fosse denaro, alla Gestione Viaggiatori, ritirando regolare contrassegno.

La gestione Viaggiatori della stazione sede dell'agente pareggerà in giornata il debito assunto mediante rivalsa a G. V. di corrispondente importo sulla stazione nella quale l'agente ha effettuato il versamento.

II. — Disposizioni diverse.

1. *Trasporti in servizio cumulativo italiano.* — Si avverte, per opportuna norma, che per i viaggi in base alla tariffa normale e quella differenziale A, per adulti e per ragazzi, per i quali le stazioni non fossero fornite di biglietti a destinazione fissa, le medesime dovranno rilasciare *esclusivamente* dei biglietti Mod. Ci-202 A, che vanno registrati nel Prospetto V del Riassunto Modello Ci-214 A.

Analogamente, per viaggi isolati e collettivi di militari, non effettuati per conto dello Stato e quindi soggetti alla tariffa comprendente la tassa di bollo, è da rilasciarsi un biglietto Modello C-i-201 A, da registrarsi, di conseguenza, nel Prospetto XV del Riassunto Mod. Ci-214 A.

2. *Biglietti di abbonamento rifiutati o non ritirati.* — Si rammenta alle stazioni, ai sensi dell'Istruzione annessa all'O. S. N. 174-1913, che i biglietti in parola devono essere rimessi, quando sono trascorsi 5 giorni senza che i richiedenti li abbiano ritirati, accompagnati da lettera informativa, al Controllo Viaggiatori e Bagagli in Firenze, dandone contemporaneamente avviso, per iscritto, all'ufficio emittente.

Per i biglietti rifiutati sarà inoltre sempre da indicarsi se il rifiuto del ritiro avvenne per erronea emissione del biglietto stesso.

3. *Tessere per emigranti.* — Le tessere per emigranti fruenti della Concessione speciale XX (O. S. 166-1912) sono da contabilizzarsi nel Prospetto XIII, che dovrà essere aggiunto nel riassunto Mod. Ci-213, cancellando la relativa indicazione ora esistente sul riassunto Mod. Ci-213 A.

4. *Contestazione dei rilievi.* — I rilievi a debito delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Telegrafo, che si ritenessero erroneamente emessi, sono da contestarsi rimettendoli direttamente al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, cui, a fine mese, sono pure da inviarsi i relativi Elenchi Mod. Ci-518.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Istruzione N. 5. (P. R.).

Liquidazione e pagamento delle indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari vitalizi, di cui la Legge 19 giugno 1913, N. 641 ed il Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza approvato con Decreto Ministeriale 2 agosto 1913.

In relazione al disposto dell'Art. 23 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, N. 641, si dispone:

§ I.

INDENNITÀ DI BUONUSCITA AGLI AGENTI.

Per conseguire il pagamento della indennità di buonuscita di cui all'Art. 2 della citata legge, gli agenti esonerati debbono presentare una dichiarazione di domicilio, dalla quale risulti la via ed il numero dell'abitazione nonchè la località prescelta per la riscossione dell'indennità stessa.

In possesso di tale dichiarazione i Servizi e le Divisioni Compartimentali compilano, secondo le norme del Regolamento, per ciascun agente esonerato, l'apposito modulo P-324 e lo trasmettono, in doppio esemplare — corredato dalla dichiarazione di domicilio — direttamente al Servizio del Personale per le operazioni di riscontro di sua competenza e per le ulteriori pratiche di approvazione.

Il Servizio del Personale restituisce direttamente ai Servizi o alle Divisioni mittenti, uno dei due moduli munito della formola originale d'approvazione, in base al quale i Servizi e le Divisioni stesse emettono il corrispondente ruolo da registrarsi a debito del conto 102, partitario 1062, allegandovi l'originale del modulo P-324.

Per gli agenti esonerati per inabilità fisica si richiama l'attenzione sull'art. 12 del Regolamento.

Le competenti Ragionerie provvedono, a mezzo delle dipendenti Casse per il pagamento, il quale deve essere effettuato *non prima* della data di decorrenza dell'esonero.

I Servizi e le Divisioni, appena ricevuta di ritorno la liquidazione dell'indennità di buonuscita approvata, provvedono a fare agli interessati la comunicazione di cui all'art. 19 del Regolamento, valendosi all'uopo del Mod. P-328 opportunamente completato ed unendovi la ricevuta modulo P-328 [a] che gli interessati stessi debbono restituire firmata e datata agli effetti dell'art. 19 del Regolamento. Il Mod. P-328 deve essere firmato dal Capo Servizio o dal Capo Divisione competente o da chi per essi.

Il modulo P-328 [a] debitamente firmato dall'interessato, deve rimanere in atti del Servizio o della Divisione.

L'emissione del ruolo deve essere fatta indipendentemente dalla comunicazione della liquidazione all'interessato, e quindi non occorre attendere di ritorno la ricevuta della comunicazione stessa.

Sulla indennità di buonuscita spettante agli agenti esonerati, possono essere ricuperati gli eventuali crediti dell'Amministrazione verso l'agente stesso ,che non abbiano potuto essere pareggiati sulle ultime competenze, nei limiti, però, fissati dal punto 2° dell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, N. 335, e cioè, fino ad 1/5 della indennità al massimo.

Anche l'eventuale residuo delle trattenute per l'iscrizione alla Opera riflettenti il periodo arretrato dal 1° luglio 1912, che non abbia potuto essere ritenuto sulle ultime competenze, può esserlo sull'indennità di buonuscita.

Aggiungesi, relativamente alle indennità arretrate, che, se l'agente fosse morto dopo l'esonero, si procede alla liquidazione della indennità di buonuscita nei modi sovra indicati, salvo ad effettuarne il pagamento *agli eredi* dietro esibizione dei prescritti documenti.

§ II.

Indennità di buonuscita alle vedove ed ai discendenti degli agenti defunti in attività di servizio.

Nel caso di agenti morti in attività di servizio che lasciano congiunti aventi diritto all'indennità di buonuscita a norma dell'art. 1 punto 1° della legge, questi debbono presentare la dichiarazione di domicilio come è stabilito per gli agenti, corredata dei documenti prescritti — secondo i casi — dai capitoli A-2° e 3° della distinta allegata alla presente Istruzione. I Servizi e le Divisioni Compartimentali una volta in possesso della dichiarazione e di tutti i voluti documenti, compilano, secondo le norme del Regolamento, il prospetto di liquidazione della indennità di buonuscita modulo P-324 [a)], e lo trasmettono in doppio esemplare al Servizio del Personale per le operazioni di riscontro di sua competenza e per le pratiche d'approvazione.

Il Servizio del Personale restituisce direttamente ai Servizi o alle Divisioni mittenti uno dei due moduli munito della formula originale d'approvazione, da servire per l'emissione del corrispondente ruolo, analogamente a quanto è detto per gli agenti nel precedente § I. Qualora per effetto della diversa residenza dei percipienti debbano essere emessi più ruoli, l'originale del Mod. P-324 [a)] va allegato al primo ruolo emesso e negli altri deve farsi opportuno riferimento al ruolo cui trovasi allegato l'originale.

Anche il pagamento dell'indennità di buonuscita alle vedove ed ai discendenti viene effettuato a mezzo delle nostre Casse.

I Servizi e le Divisioni, appena ricevuta di ritorno la liquidazione della indennità di buonuscita approvata, provvedono a fare agli interessati la comunicazione di cui all'art. 19 del Regolamento, valendosi all'uopo del modulo P-329 opportunamente completato ed unendovi la ricevuta modulo P-329 [a)] che gli interessati stessi debbono restituire firmata e datata agli effetti dell'articolo 19 del Regolamento. Il modulo P-329 deve essere firmato dal Capo Servizio o dal Capo Divisione competente o da chi per essi. Occorrendo può essere fatta separata comunicazione a ciascun avente diritto di una stessa liquidazione di indennità di buonuscita.

Come già si è detto per gli agenti la ricevuta Mod. P-329 a) deve rimanere in atti del Servizio o della Divisione e l'emissione del ruolo è indipendente dalla comunicazione della liquidazione agli interessati.

Sull'indennità di buonuscita spettante alle vedove ed ai discendenti non possono essere effettuate ritenute per crediti dell'Amministrazione verso l'agente defunto; solamente può ricuperarsi l'eventuale residuo delle trattenute per l'iscrizione all'Opera riflettenti il periodo arretrato dal 1° luglio 1912, che non abbia potuto essere ricuperato sulle ultime competenze.

§ III.

Rimborso delle trattenute per l'iscrizione all'Opera nei casi previsti dall'art. 5 della legge.

Per il rimborso, nei casi previsti dalla legge, delle ritenute applicate per l'inscrizione degli agenti all'Opera di Previdenza, i Servizi e le Divisioni Compartimentali trasmetteranno al Servizio del Personale, in doppio esemplare, il prospetto, Mod. P-333, sul quale saranno specificate le trattenute eseguite anno per anno.

Un esemplare di questo modulo, debitamente approvato, sarà restituito al Servizio o Divisione mittente e sarà allegato al corrispondente ruolo che dovrà essere portato a debito del conto 104 partitario 1064.

Nei casi previsti dalle lettere *b*) e *c*) del citato art. 3 della legge, la restituzione delle ritenute si effettua a favore della vedova o della moglie e dei figli e, in loro mancanza, a favore dei congiunti conviventi ed a carico dell'agente.

§ IV.

Sussidi temporanei agli orfani e assegni alimentari.

Per i sussidi temporanei agli orfani e per gli assegni alimentari vitalizi previsti dal comma 2° lettere *a*) e *b*) e dal comma 3° lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'art. 1 della legge, occorre che gli aventi

diritto e per essi eventualmente i tutori o i curatori, ne facciano domanda, corredata dei documenti prescritti dai capitoli B e C della distinta allegata alla presente Istruzione.

La presentazione dello stato di famiglia di cui al capitolo C-1 lettera *e*) non pregiudica il diritto nell'Amministrazione di fare quelle ulteriori indagini che ritenesse necessarie per accertare la condizione dell' « a carico ».

I Servizi e le Divisioni Compartimentali, in possesso della domanda compilano la proposta di sussidio temporaneo o di assegno alimentare vitalizio modulo P-325 o P-326 e la trasmettono in duplice esemplare corredata della domanda stessa e dei documenti, direttamente al Servizio del Personale per le operazioni di riscontro di sua competenza.

Avvenuta l'approvazione della proposta, il Servizio del Personale compila i certificati d'iscrizione Mod. P-330 o P-331, da inviarsi con lettera Mod. P-332 ai Servizi o alle Divisioni perchè provvedano alla consegna dei certificati stessi agli interessati, i quali devono rilasciarne ricevuta sull'apposito Mod. P-330 [a)] o P-331 [a)].

La ricevuta firmata e datata agli effetti dell'art. 19 del Regolamento sarà restituita al Servizio del Personale per la conservazione in atti.

La consegna dei certificati agli interessati residenti in località che non abbiano Stazione o fermata, sarà fatta dai Servizi o dalle Divisioni per posta in piego raccomandato con ricevuta di ritorno, giusta il citato art. 19 (ultimo alinea) del Regolamento.

Tale ricevuta sarà pure trasmessa al Servizio del Personale per la conservazione in atti.

Al pagamento dei sussidi temporanei e degli assegni vitalizi, da effettuarsi a norma dell'art. 17 del Regolamento, provvede il Servizio del Personale mediante ruoli continuativi che trasmette pel tramite della Ragioneria alle Delegazioni del Tesoro della circoscrizione in cui si trovano gli interessati.

§ V.

ANTICIPAZIONI.

Agli agenti esonerati può essere anticipata una parte della indennità, quando *sia già trascorsa la data di decorrenza dell'esonero.* Agli agenti esonerati per inabilità fisica non potranno essere fatte anticipazioni se non dopo che il provvedimento di esonero sia reso irretrattabile conforme è detto all'Art. 12 del Regolamento, sempre però dopo la data di decorrenza dell'esonero. La concessione delle anticipazioni sulla indennità di buonuscita è fatta dai Capi Servizio e dai Capi delle Divisioni Compartimentali nei limiti di 1/4 della somma spettante. Per l'anticipazione di un importo maggiore occorre l'autorizzazione della Direzione Generale.

Alle vedove ed ai discendenti non possono essere fatte anticipazioni sulla indennità di buonuscita. Però in casi eccezionali di riconosciuto bisogno e solo quando sia già trasmessa alla Direzione Generale la liquidazione Mod. P-324 [a] con tutti i prescritti documenti, può essere anticipata una parte della indennità stessa, dietro autorizzazione, caso per caso, della Direzione Generale.

§ VI.

ASSEGNI VITALIZI AGLI ORFANI INABILI AL LAVORO PER DIFETTI FISICI O MENTALI.

Nel caso siano avanzate domande di assegno vitalizio a favore di figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali, orfani di madre alla morte dell'agente, di cui al comma 3° lettera *d*) dello Art. 1 della legge, il Servizio o la Divisione Compartimentale dalla quale dipendeva l'agente, provoca dall'Ufficio Sanitario della propria circoscrizione la prescritta visita sanitaria. Se il risultato della visita conferma l'inabilità, il Servizio o la Divisione compila la proposta di assegno a norma del § IV e la trasmette, con tutti i documenti, compreso il certificato medico, al Servizio del Personale per le ulteriori pratiche, come di regola: se il risultato della visita

è negativo, il Servizio o la Divisione trasmette al Servizio del Personale la domanda coi documenti compreso il certificato medico negativo, senza compilare la proposta di sussidio.

Il Servizio del Personale provoca in sede competente la decisione negativa, che trasmette poi al Servizio o alla Divisione mittente, che a sua volta ne dà comunicazione all'interessato od a chi legalmente lo rappresenti, ritirando ricevuta della comunicazione stessa agli effetti dell'Art. 19 del Regolamento.

§ VII.

Domande di sussidio, di assegni vitalizi, di ricovero orfani, ecc. in conto disponibilità.

Pervenendo domande di sussidi temporanei o assegni vitalizi da chi non vi abbia diritto a termini di legge, ma trovisi nelle volute condizioni per concorrere ai benefici da conferirsi nei limiti delle disponibilità, i Servizi o le Divisioni Compartimentali trasmettono le domande stesse al Servizio del Personale con i documenti eventualmente prodotti, dando, riguardo ai richiedenti, le maggiori possibili informazioni affinchè possa essere deciso in sede competente se la domanda sia da prendere in considerazione.

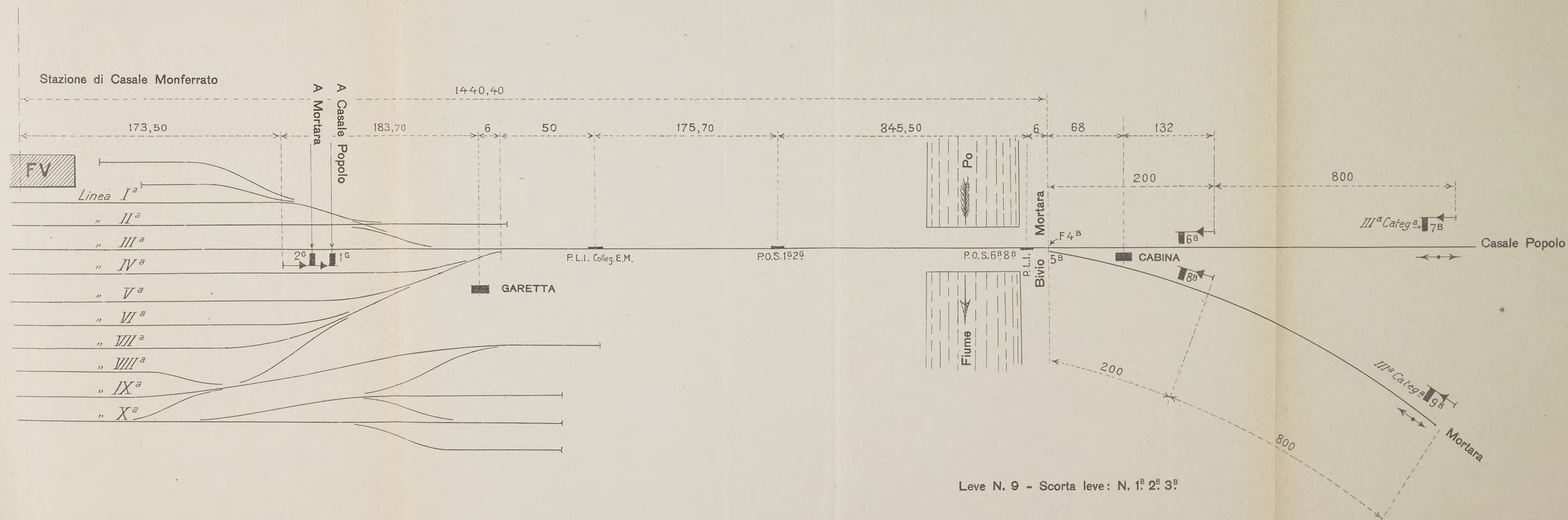
Occorrendo altri documenti, oltre quelli eventualmente presentati dagli interessati, essi sono richiesti dal Servizio del Personale pel tramite dei Servizi o delle Divisioni Compartimentali.

Analogamente dicasi per le domande intese ad ottenere il ricovero di orfani in istituti di educazione.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Stazione di CASALE MONFERRATO

Nuovo segnalamento verso CASALE POPOLO e MORTARA

Il F.V. a mezzo di pulsatore a due circuiti dà i Consensi alla Cabina del Bivio sui segnali 6^B e 8^B

La Cabina del Bivio a mezzo di pulsatore a 2 circuiti dà il Consenso sui segnali 1^G e 2^G

Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1913.

Ferry-boats adibiti al servizio dello Stretto di Messina.

NOME dei Ferry-boats	STAZZA		Entrata in servizio	Dati e dimensioni principali dello scafo			Propulsione	Velocità	Lunghezza utile del binario fra gli arresti
	Lorda	Netta		Lunghezza massima	Larghezza massima in coperta	Immersione media			
	tonn.	tonn.	anno	metri	metri	metri		nodi	metri
Villa	932	281	1910	82.80	15.40	2.80	Elica	15	78.40
Reggio	999	353	1910	82.80	15.40	2.80	»	15	78.40
Sicilia	446	182	1905	57.50	15.40	2.50	Ruote	12	53.90
Calabria . . .	431	142	1905	56.16	15.40	2.50	»	12	53.90
Scilla	396	126	1896	54.00	15.40	2.46	»	10.5	50.48
Cariddi	400	128	1896	54.00	15.40	2.46	»	10.5	50.48

FERROVIE DELLO STATO

Opera di previdenza a favore del personale

(Legge 19 giugno 1913, N. 641)

Documenti per la liquidazione delle indennità di buonuscita, dei sussidi annui temporanei e degli assegni alimentari vitalizi

A - Indennità di buonuscita.

1° - *Agenti.*

Dichiarazione di domicilio nella quale si deve indicare la via ed il numero dell'abitazione, nonchè la località prescelta per la riscossione dell'indennità.

2° - *Vedove con o senza discendenti.*

a) dichiarazione di cui sopra;

b) atto di morte dell'agente;

c) atto di matrimonio;

d) atto giudiziale di notorietà, od anche certificato municipale dal quale risulti se fu o meno pronunciata contro l'istante, per sua colpa, sentenza di separazione di corpo, e, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre se i coniugi convissero insieme nell'ultimo periodo di vita del marito;

e) altro simile certificato, che può essere unito al precedente dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi tanto i figli minori quanto i maggiori di età dell'ultimo e di precedenti matrimoni, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati e gli adottivi; ed indichi inoltre, per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, se sia nubile o maritata.

In detto certificato debbono del pari essere compresi i discendenti dei figli predefunti all'agente.

f) atti di nascita delle persone indicate nel certificato di cui alla lettera *e*).

3° - *Soli discendenti.*

a) i documenti di cui alle lettere *a*), *b*), *e*) ed *f*) del precedente capitolo 2°;

Per i minori non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per gl'interdetti:

b) deliberazione del consiglio di famiglia per la nomina del tutore o per la tutela nei casi di cui gli articoli 245 e 248 del c. c. o rispettivamente l'atto notarile od il testamento, i documenti da cui risulti la qualità di avo paterno o materno o l'atto di matrimonio, negli altri casi previsti dagli art. 242, 244 e 330 del c. c.

B - Sussidi temporanei agli orfani sino al 18° anno di età.

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dell'agente;

b) atto di matrimonio dei genitori;

c) atti di nascita dei figli minori di 18 anni;

d) certificato municipale dal quale risulti lo stato di famiglia lasciata dall'agente defunto e per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, se sia nubile o maritata;

---

(1) Per gli orfani anche di madre e per i figli di precedenti matrimoni, l'istanza dev' essere presentata dal tutore.

e) i documenti di cui al capitolo *A*-3° lettera *b*).

Nei casi di orfani di agenti morti per cause di servizio che non abbiano appartenuto al personale di ruolo da almeno 5 anni, occorre inoltre:

f) certificato medico sulle cause della morte dell'agente rilasciato dall'Ufficio Sanitario Compartimentale e vidimato dal Capo del Servizio Sanitario.

C - Assegni alimentari vitalizi.

1° - *Madri vedove.*

Istanza corredata dei seguenti documenti:

a) atto di morte dell'agente, o del pensionato;
b) atto di matrimonio;
c) atto di nascita;
d) certificato di vedovanza;
(*b*)–*d*): della madre dell'agente)
e) stato di famiglia mod. *A*-14 dell'agente defunto dal quale risulti la data d'iscrizione della madre « a carico » nonchè i relativi documenti giustificativi.

Per il periodo transitorio dal 1° luglio 1912 a tutto il 31 dicembre 1915 qualora l'iscrizione della madre « a carico » non risulti da almeno due anni sullo stato di famiglia mod. A-14 occorre un atto giudiziario di notorietà dal quale risulti che la madre viveva da due o più anni a carico dell'agente.

2° - *Vedova di agente morto in attività di servizio la quale non abbia diritto a pensione per aver l'agente contratto matrimonio al 50° anno di età od oltre.*

Istanza corredata dai seguenti documenti:

a) i documenti indicati al Capitolo *A*-2° lettere *b*), *c*) e *d*).
b) atto di nascita della vedova.

3°. - *Figlie nubili orfane di madre alla morte del padre.*

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dei genitori;

b) atto di nascita;
c) certificato di stato libero;
d) certificato di moralità e di buona condotta; (2)
} delle figlie nubili

e) i documenti di cui al Capitolo *A*-3° lettera *b*).

4° - *Figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali* (*orfani di madre alla morte del padre*).

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dei genitori;

b) atto di nascita dei figli inabili al lavoro;

c) certificato di una Commissione medica, composta di Sanitari dell'Amministrazione ferroviaria, che attesti la inabilità al lavoro di detti figli;

d) i documenti di cui al Capitolo *A*-3° lettera *b*).

AVVERTENZE

1 - L'istanza per i sussidi e gli assegni alimentari deve essere scritta su carta bollata da una lira diretta al Comitato dell'Opera di Previdenza.

Deve indicare il nome, il cognome e la qualità del richiedente, essere da lui sottoscritta, contenere l'oggetto della domanda e la indicazione della località prescelta per la riscossione del sussidio o dell'assegno, nonchè il preciso indirizzo dell'abitazione.

---

(1) Per i minori e per i figli interdetti l'istanza dev'essere presentata dal tutore.

(2) Il certificato di moralità e buona condotta dev'essere presentato a richiesta dell'opera di previdenza.

2 - Gli atti di nascita, di matrimonio, di morte, i certificati municipali e gli atti di notorietà sono validi in carta libera.

Gli atti di nascita, di matrimonio e di morte debbono essere legalizzati dal Presidente del Tribunale Civile se rilasciati dal Municipio, o dalle Curie Vescovili se rilasciati dalle autorità parrocchiali.

Nei casi in cui venga nominato un tutore, e questi non sia l'avo paterno o materno degli orfani, e dal Consiglio di famiglia sia dispensato dal prestar cauzione, la relativa deliberazione dev'essere omologata dal Tribunale (Art. 292 del Cod. Civ).

I figli naturali, legalmente riconosciuti o dichiarati ed i figli adottivi, devono presentare i relativi documenti attestanti l'avvenuto riconoscimento o l'adozione. Altrettanto dicasi per i figli legittimati, quando la loro legittimazione non risulti dall'atto di matrimonio dei genitori.

N. B. — I documenti di cui la presente distinta non occorrono allorchè siano già stati presentati per il conseguimento di assegno a carico del fondo pensioni e viceversa non dovranno più presentarsi per il conseguimento di quest'ultimo assegno quando siano già stati prodotti alla Opera di Previdenza.

Ordine di Servizio N. 10v. (M. T. V.).

Campagna vinicola 1913.

1. *Disposizioni generali.* — Per assicurare il regolare svolgimento dei trasporti inerenti alla prossima vendemmia, dovranno essere osservate tutte le norme e prescrizioni contenute nell'Ordine di servizio N. 256, pubblicato col Bollettino Ufficiale N. 34 del 22 agosto 1912.

Dovranno inoltre essere applicate le disposizioni particolari contenute nel presente Ordine di servizio, oltre quelle che saranno diramate dalle Divisioni del Movimento, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

2. *Classificazione dei trasporti provenienti dalle Puglie e dall'Emilia.* — Allo scopo di assicurarne il regolare inoltro, in considerazione delle lunghe distanze che debbono percorrere, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie e dall'Emilia vengono distinti, in relazione alla loro destinazione, nei gruppi seguenti:

1° *gruppo* - carri per oltre Foggia fino a Bologna;
carri per oltre Bologna verso Nogara e verso Bagni della Porretta;

2° *gruppo* - carri per oltre Rimini verso Ferrara;

3° *gruppo* - carri per oltre Bologna fino a Parma;
carri per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia e verso Piadena, per oltre Borgo S. Donnino verso Cremona;

4° *gruppo* - carri per Brescia ed oltre fino a Chiasso, via Parma-Piadena o Borgo S. Donnino-Cremona o Bologna-Nogara;

5° *gruppo* - carri per oltre Parma fino a Piacenza;
carri per oltre Piacenza verso Voghera;

6° *gruppo* - carri per oltre Piacenza fino a Milano P. Romana;

7° *gruppo* - carri per oltre Milano P. Romana, esclusi quelli del gruppo 4°.

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle del medesimo una etichetta col numero, in cifre arabiche, del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Su queste etichette risultano pure le linee alle quali sono diretti e sulle quali debbono essere istradati i carri.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei sette gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

3. *Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi.* — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti provenienti da stazioni della linea Lecce-Gallipoli, dalle Ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne, dovranno essere effettuati di preferenza, salvo le diverse disposizioni che potranno essere date dalla Divisione di Bari quando le esigenze del servizio lo richiedano, i treni facoltativi seguenti:

Treno	9726	S. Pietro Vernotico	-	Brindisi
»	9730	Squinzano	-	»
»	9734	»	-	»
»	9748	Lecce	-	»
»	9724	Gallipoli	-	»
»	8037	Mesagne	-	»

Per l'inoltro dei carri vuoti e carichi di recipienti vuoti diretti a stazioni al sud di Brindisi si utilizzeranno i treni:

9739 Brindisi - Lecce
9729 Brindisi - Gallipoli

4. *Condotte.* — Per regolare l'inoltro delle uve e dei mosti da Brindisi e dalle stazioni al nord di Brindisi e quello dei carri vuoti e dei recipienti vuoti, sulle linee sulle quali si addensano in maggior copia i trasporti vendemmiali sono istituite apposite condotte normali e sussidiarie, ascendenti e discendenti, coi treni e secondo gli itinerari risultanti dai prospetti riportati al termine del presente Ordine di servizio.

Le condotte stesse debbono considerarsi specializzate per l'inoltro del materiale carico e vuoto destinato ai trasporti della vendemmia; e perciò non debbono essere mai utilizzate per altri trasporti.

Per contro, durante il periodo di attivazione delle condotte, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali.

5. *Condotte normali da Brindisi.* — In partenza da Brindisi sono istituite nove condotte normali dirette a Foggia, contraddistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 e 18. Tre di queste avranno una forza disponibile di 820 tonnellate che si dovrà procurare di utilizzare al completo; le altre, che saranno da effettuare successivamente, avranno una forza disponibile di 500 tonn..

Previ accordi fra le Divisioni del Movimento e della Trazione di Bari, per due delle prime condotte il peso potrà anche essere elevato da 820 a 900 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione..

6. *Condotte normali da Foggia.* — Da Foggia a Faenza sono stabilite otto condotte normali distinte coi numeri :20, 22, 24, 26, 28, 30, 32 e 34.

Le condotte N. 20, 22, 24 e 26 hanno una forza disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso, e dalla stazione di Foggia debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri che sono loro applicati, e i carri di ogni gruppo siano ordinati per destinazione.

Le condotte N. 28, 30, 32 e 34, hanno una forza disponibile di tonnellate 650, e non sono vincolate ad alcuna condizione per raggruppamento dei carri.

La stazione di Foggia curerà, in quanto possibile, che le prime condotte che dovrà mettere in circolazione, secondo il graduale sviluppo dei trasporti, siano quelle del peso di 900 tonnellate.

7. *Condotte normali da Faenza.* — La stazione di Faenza provvederà al completo riordino per gruppi e per destinazioni di tutte le condotte provenienti da Foggia, nonchè dei carri di trasporti vendemmiali che le perverranno e che dovrà trattenere dagli altri treni, ordinari o facoltativi, della linea Castellamare-Ancona.

Col materiale così riordinato la stazione di Faenza, seguendo il graduale sviluppo dei trasporti vendemmiali, provvederà all'effettuazione delle condotte che le sono assegnate nell'ordine seguente:

Condotta	N.	36	per	Alessandria, via Piacenza
»	»	38	»	Milano P. S., via Piacenza
»	»	40	»	Chiasso, via Nogara
»	»	42	»	Chiasso, via Nogara.
»	»	44	»	Milano P. S., via Piacenza
»	»	46	»	Chiasso, via Nogara
»	»	48	»	Chiasso, via Parma-Piadena
»	»	50	»	Milano P. S., via Nogara-Brescia
»	»	52	»	Alessandria, via Piacenza
»	»	54	»	Chiasso, via Nogara.

Quest'ordine nell'effettuazione delle condotte non deve però ritenersi come assoluto, ma quale buona norma da seguire per un razionale svolgimento del programma dei trasporti, in relazione alla potenzialità delle linee ed alla migliore utilizzazione dei mezzi di trazione.

Le condotte N. 38 e 44, dirette a Milano P. S., dovranno essere utilizzate fino alla forza disponibile di 900 tonn. e saranno composte con carri del gruppo 6 ovvero del gruppo 7 od anche di entrambi questi due gruppi, tenendo però divisi gli uni dagli altri.

Le condotte 36 e 52, dirette ad Alessandria, dovranno pure essere utilizzate per tonn. 900 e si comporranno di carri dei gruppi 3 e 5.

Tutte e quattro le condotte predette non dovranno avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

La condotta N. 50, diretta a Milano P. S., via Bologna, Nogara, Brescia dovrà essere utilizzata per il peso di tonn. 650 ed essere composta con carri dei gruppi 6 e 7. Nel gruppo 6 si dovranno però comprendere i soli carri destinati a Milano P. R.

Le condotte N. 40, 42, 46, 48 e 54, dirette a Chiasso, saranno pure utilizzate per tonn. 650 e dovranno essere composte di carri del gruppo 4, salvo, per la condotta N. 48, l'eccezione di cui in appresso. Le condotte 40, 42, 46, 54 in partenza da Brescia potranno essere istradate tanto su Chiasso (via Bergamo) quanto su Milano P. S. (via Lambrate).

Quest'ultimo istradamento dovrà però considerarsi come sussidiario e potrà attuarsi soltanto previ accordi fra le Divisioni interessate; in tal caso le condotte dovranno essere composte da Faenza con carri dei gruppi 6 e 7 comprendendo nel gruppo 6 i soli carri diretti a Milano P. R.

I carri provenienti dalle Puglie e diretti alle stazioni intermedie fra Parma e Brescia saranno inoltrati da Faenza esclusivamente colla condotta n. 48.

8. *Condotte normali da Reggio d'Emilia.* — In partenza da Reggio d'Emilia sono istituite otto condotte distinte coi N. 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, di cui cinque (56 - 62 - 64 - 66 - 70) sono dirette a Milano P. S. via Piacenza; una (60) a Chiasso via Borgo S. Donnino-Cremona-Brescia; una (58) a Bergamo via Parma-Piadena, ed una (68) ad Alessandria via Piacenza-Voghera.

Di regola la stazione di Reggio, secondo lo svolgimento dei trasporti, metterà in circolazione le condotte nell'ordine seguente:

Condotta	N.	56	per	Milano P. S., via Piacenza
»	»	58	»	Bergamo, via Parma Piadena
»	»	60	»	Chiasso, via Borgo S. Donnino
»	»	62	»	Milano P. S., via Piacenza
»	»	64	»	» »
»	»	66	»	» »
»	»	68	»	Alessandria, via Piacenza
»	»	70	»	Milano P. S., via Piacenza

La condotta N. 56 avrà una forza di trazione disponibile di 1000 tonn. che si procurerà di utilizzare completamente; le altre potranno raggiungere il peso di 650 tonnellate.

I carri del gruppo 3 dovranno essere inoltrati esclusivamente colle condotte N. 58 e 60.

9. *Trasporti da Rubiera.* — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione del Movimento di Bologna, appoggierà di massima a Reggio E., per la ricomposizione, i propri carri di uva e di mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio E. possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

10. *Condotte normali da Carpi e Stazioni limitrofe.* — Per l'inoltro dei trasporti provenienti dalle stazioni di Soliera, Carpi, Rolo Novi, Gonzaga Reggiolo e Suzzara sono istituite le cinque condotte seguenti:

a) Condotta N. 72 avente origine da Modena per l'invio della locomotiva, e diretta a Milano P. S. Seguirà la via di Mantova-Verona-Brescia-Milano Lambrate, e sarà composta di carri dei gruppi 4, 6, 7, comprendendo però nel gruppo 6 soltanto i carri per Milano P. Romana. Questa condotta sarà riordinata per gruppi alla stazione di Dossobuono.

b) Condotte N. 74 e 76 con origine da Carpi e dirette rispettivamente a Treviglio, via Mantova-Cremona, ed a Milano P. S. via Mantova-Cremona-Codogno. Saranno formate con carri per qualsiasi destinazione eccedenti la composizione della condotta N. 72. Al riordino di queste condotte provvederà la stazione di Mantova, raggruppando i carri per stazione fino a Codogno e fino a Treviglio, e per linea quelli diretti oltre Codogno verso Milano, verso Pavia e verso Piacenza.

c) Condotte N. 78 e 80, aventi origine da Carpi e da considerarsi quali sussidiarie alle precedenti, per l'inoltro del materiale eventualmente eccedente dopo la formazione delle prime condotte. Saranno composte con carri di qualsiasi destinazione e verranno appoggiate pel riordino a Piadena. Da quest'ultima stazione

il proseguimento dei carri avverrà coi mezzi più opportuni, non esclusi i treni merci ordinari.

Queste condotte avranno la portata di 600 tonnellate.

11. *Condotte normali discendenti.* — Per l'invio verso le Puglie e verso il Reggiano del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prender carico di uve e mosti, sono istituite tredici condotte discendenti contraddistinte coi N. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23 e 25.

Le condotte 1, 3, 5, 7, e 9 partono da Milano P. S. e sono dirette a Brindisi. Le N. 1, 7, 9, seguono la via Piacenza-Parma-Bologna e le N. 3 e 5 la via Brescia-Verona-Mantova-Nogara-Bologna. La composizione di queste condotte non deve essere superiore ai sessanta veicoli.

Le condotte N. 11 e 13 hanno origine da Milano P. S. e sono limitate a Reggio E. I carri che le compongono debbono essere così raggruppati:

1° *gruppo* - carri per Reggio loco e per le linee di Sassuolo e Ciano;

2° *gruppo* - carri per le linee Reggio-Guastalla e Reggio-Carpi;

3° *gruppo* - carri per Rubiera.

La condotta N. 15 pure per Brindisi nasce da Chiasso e segue la via di Seregno-Bergamo-Brescia-Verona-Padova-Ferrara-Rimini.

La condotta N. 17 è formata da Alessandria con carri per oltre Piacenza verso Parma-Bologna ed oltre, che debbono essere così suddivisi:

1° *gruppo* - carri per Reggio loco e per le linee di Sassuolo e Ciano;

2° *gruppo* - carri per le linee Reggio-Guastalla e Reggio-Carpi;

3° *gruppo* - carri per Rubiera;

4° *gruppo* - carri per altre destinazioni.

Le condotte 19, 21 e 23 dirette a Carpi hanno rispettivamente origine da Milano P. S., da Codogno e da Mantova.

La 21 deve essere considerata sussidiaria alle altre due.

Roma Tuscolana formerà la condotta N. 25 per Foggia, via Caserta.

La stazione di Falconara resta incaricata di trattenere, tutti i carri serbatoi vuoti che viaggiano colle condotte discendenti, od eventualmente con altri treni, e di farli proseguire su Foggia coi treni 6509 e 6507.

Milano P. S. inizierà l'inoltro del materiale vuoto o carico di recipienti vuoti attivando prima le condotte:

Condotta N. 1 per Brindisi via Piacenza-Bologna
» » 3 » per Brindisi via Verona-Mantova-Nogara-Bologna
» » 11 e 13 per Reggio E.

Successivamente, a mano a mano che lo richiederanno le esigenze del servizio, effettuerà le condotte:

Condotta N. 5 per Brindisi via Verona-Mantova-Nogara-Bologna
» » 7 » per Brindisi via Piacenza-Bologna
» » 9 » per Brindisi via Piacenza-Bologna

12. *Ritardo dei treni delle condotte.* — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione Capo tronco che incontra, e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

13. *Provvedimenti per regolare i trasporti ordinari.* — Allo scopo di assicurare il regolare andamento dei trasporti ordinari anche durante il periodo della campagna vinicola, le stazioni di Milano P. Sempione e P. Romana, Brescia, Verona, Bologna, Firenze C. M., Pisa, Sarzana e S. Stefano di Magra dovranno curare con ogni diligenza le composizioni dei treni merci ordinari che percorrono le linee interessate dai trasporti vendemmiali.

La stazione di Brescia dovrà riunire in un sol gruppo i carri diretti oltre Parma verso Reggio-Bologna, e le stazioni successive dovranno curare che questa riunione sia rigorosamente conservata.

La stazione di Verona regolarizzerà la composizione dei treni verso Brescia e verso Milano.

Da Verona dovranno comporsi giornalmente due dei treni merci ordinari per Mantova-Modena in modo che possano proseguire fino a Bologna senza ulteriori riordini. Analogamente dovranno essere formati giornalmente da Bologna, anzichè da Modena, due dei treni merci ordinari per Mantova-Verona in modo che possano giungere a destino senza altri riordini.

La stazione di Bologna dovrà utilizzare giornalmente un treno merci ordinario esclusivamente per i trasporti diretti a Reggio Emilia loco.

La Divisione del Movimento di Bologna, previ accordi con quella di Firenze e qualora ne sia riconosciuta la necessità a sollievo della stazione di Faenza, potrà instradare sulla linea Porrettana fino a tre coppie di treni merci con trasporti ordinari di competenza della linea Faentina.

Questi trasporti dovranno in tal caso essere appoggiati per il riordino a Bologna anzichè a Modena.

14. *Condotte sussidiarie in caso di interruzione della linea Bologna-Piacenza.* — Pel caso di interruzione della linea Bologna-Parma-Piacenza, sono istituite tre condotte sussidiarie ascendenti distinte coi N. 24^z, 48^z, 52^z ed altrettante discendenti distinte coi N. 3^z, 5^z, e 9^z, da attivarsi soltanto previ accordi fra le Divisioni interessate del Movimento e della Trazione.

Delle tre ascendenti:

La 24^z, in partenza da Rimini diretta a Milano P. S., seguirà la via Ferrara-Rovigo-Legnago-Verona-Brescia;

La 48^z in partenza da Bologna e diretta a Chiasso seguirà la via di Ferrara-Padova-Verona-Brescia-Bergamo-Seregno;

La 52^z, in partenza da Bologna per Alessandria, seguirà la via di Nogara-Mantova-Codogno-Pavia-Voghera.

Delle tre discendenti:

La 3^z, che ha origine da Chiasso, seguirà la via di Brescia-Verona-Padova-Ferrara-Rimini;

La 5^z, in partenza da Milano P. R. e la 9^z, in partenza da Milano P. S. seguiranno la via di Verona-Padova-Ferrara-Bologna.

Le condotte sussidiarie trovano il loro proseguimento con quelle ordinarie e costituiscono il proseguimento di queste ultime in arrivo ed in partenza dalle stazioni di Bologna o di Rimini.

Le condotte ascendenti instradate sulle linee di Bologna-Padova e Bologna-Nogara, saranno formate a Faenza cogli stessi criteri stabiliti per quelle normali. Alla regolare composizione della condotta instradata sulla linea di Rimini-Ferrara provvederà la stazione di Falconara.

15. *Condotte da effettuarsi in caso di interruzione della linea Falconara-Rimini.* — Pel caso di interruzione fra Falconara e Rimini si istituiscono:

a) Le condotte 102, 104, 106, 108, 110, 112 e 114 in partenza da Foggia verso Roma, via Benevento-Caserta.

b) Le condotte 116, 118, 120, 122, 124 e 126 in partenza da Ancona verso Foligno, via Falconara.

La condotta 102 da Roma Tuscolana è instradata per Grosseto-Pisa-Pistoia-Bologna, da dove prosegue colla condotta normale N. 44.

Le condotte 104 e 106 da Roma Tuscolana seguono la via Grosseto-Pisa-Sarzana-Parma, da dove trovano il loro proseguimento verso Piacenza rispettivamente colle condotte normali N. 64 e 66.

La condotta 108 da Roma Tuscolana prosegue per Grosseto-Pisa-Spezia-Sampierdarena, da dove i trasporti verranno inoltrati a destino coi mezzi ordinari.

Le condotte 110, 112 da Portonaccio proseguono per Chiusi-Asciano-Empoli-Firenze C. M.-Marradi-Faenza.

La condotta 114 da Portonaccio segue la via di Orte-Chiusi-Asciano-Empoli-Rifredi-Pistoia-Bologna, da dove prosegue colla condotta normale N. 40.

Tutte queste condotte hanno una forza disponibile di 500 tonnellate.

La condotta124 sarà utilizzata per la prosecuzione del treno derrate PP da Ancona per Foligno-Terontola-Firenze-Pistoia a Bologna, dove troverà proseguimento coi treni 9270/PP verso Ferrara-Pontebba e BB verso Modena-Ala.

Questa condotta dovrà avere un peso di circa 420 tonn. da formarsi coi carri delle merci più deperibili, che dalla stazione di Foggia saranno opportunamente raggruppati; l'eventuale eccedenza

sarà inoltrata a destino coi treni ordinari, ricorrendo anche, se necessario, a quelli viaggiatori.

La condotta 126 da Ancona a Bologna via Foligno-Terni-Chiusi-Asciano-Empoli-Firenze P. P.-Rifredi-Pistoia, sarà utilizzata per trasporti ordinari ed avrà pure una forza disponibile di 420 tonnellate; la prosecuzione avrà luogo coi treni merci ordinari.

Qualora, per circostanze speciali, questa condotta non potesse essere effettuata sulla tratta Falconara-Foligno-Terni, sarà utilizzata invece per gli stessi trasporti, previ accordi fra le Divisioni interessate, la condotta 128 Castellammare Ad.-Sulmona-Portonaccio-Orte, ove trova il suo proseguimento con quella N. 126.

Le altre condotte in partenza da Ancona, cioè quelle distinte coi n. 116, 118, 120 e 122 seguono l'instradamento Falconara-Foligno-Terontola-Pontassieve-Borgo S. Lorenzo-Faenza, e sono da utilizzarsi per i trasporti vendemmiali. Hanno una forza di trazione disponibile di 500 tonn., e dovranno essere composte esclusivamente di carri dei gruppi 1, 2, 3 e 4.

La stazione di Foggia curerà che le condotte instradate su Benevento-Caserta-Roma N. 104-106-108 siano composte con carri del solo gruppo 5 ovvero dei gruppi 6-7 e ad ogni modo disporrà che i carri componenti ciascun treno abbiano i precitati gruppi distinti fra loro.

La stazione di Pisa P. N. dovrà provvedere al riordino delle condotte N. 104, 106 in modo che i carri diretti oltre Parma verso Piacenza possano proseguire regolarmente da Parma colle condotte normali N. 64, 66 senza ulteriori manovre di ricomposizione.

La stazione di Faenza ricomporrà le condotte che riceve dalla linea di Marradi seguendo i criteri stabiliti per quelle che, a condizioni normali, avrebbe dovuto ricevere dalla via di Rimini.

Per i trasporti discendenti sono istituite le condotte 101, 103, 105, 107, 109, le quali costituiscono rispettivamente il proseguimento delle condotte normali, che hanno origine da Milano Sempione, N. 1, 3, 5, 7, 9.

La 101 da Parma segue l'instradamento di Sarzana-Pisa-Roma Tuscolana-Caserta-Benevento, per giungere a Foggia.

La 103 e la 105, pure destinate a Foggia, seguono da Faenza la via di Firenze-Empoli-Chiusi-Portonaccio-Caserta-Benevento.

La 107 e la 109 da Bologna seguono la linea Firenze-Terontola-Foligno ed hanno termine ad Ancona.

Queste condotte dovranno essere composte esclusivamente di materiale vuoto o contenente recipienti vuoti destinati a Foggia ed oltre verso Bari.

16. *Trasporti vinicoli del Piemonte.* — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni del Movimento interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni della Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Alba e precedenti verso Bra, di Neive, di Castagnole Lanze, di Costigliole d'Asti diretti a Mortara ed oltre verso Milano e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Alessandria, in luogo di quella di Castagnole-Asti-Casale.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre dovranno indistintamente seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

17. *Anormalità nei trasporti.* — In aggiunta a quanto è stabilito dall'Ordine di servizio n. 256-1912 si prescrive che, nei casi di pioggia, le stazioni debbano accertarsi che l'uva presentata per la spedizione non sia bagnata di acqua piovana; diversamente dovranno esigere dal mittente la seguente dichiarazione di garanzia:

Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni

lanni che possono derivare alla merce dal fatto
bagnata di acqua piovana.
rie di qualunque natura, che rivestano speciale
ntità del danno o per altre particolari ragioni,
o darne avviso telegrafico alle rispettive Divi-
ro, affinchè queste possano provvedere pronta-
accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

liretti all'estero. — È bene inteso che per i tra-
ero, a sensi di quanto è stabilito con Ordine di
3, non è più richiesta la visita preventiva da
ore. Per questi trasporti le stazioni dovranno
rri nelle migliori condizioni di conservazione,
ulla presentino di anormale che possa farli ri-
a circolazione per lunghi percorsi, e curarne
e assicurarsi dell'esatta indicazione della tara,
anto è prescritto dall'articolo 24 del citato Or-
256-1912.

ne dei carri. — In aggiunta alle prescrizioni
coli 8, 9, 10 dell'Ordine di servizio n. 256-1912,
curare la migliore utilizzazione dei carri chiusi
lo a quanto in proposito è stabilito dalle tariffe,
atura della merce da trasportare.
che richiedono carri chiusi, si dovrà far uso
ed Ltm aperti con reggi-copertone i quali,
plicarvi copertoni in buono stato, presentano
cessari per essere utilizzati indifferentemente
, a sensi di quanto è stabilito dalla Circolare

ranno pure agevolare con ogni mezzo l'uso dei
ti, dei quali una quantità rilevante trovasi pre-
a nel parco della nostra Rete.
carri serbatoi privati inscritti nel nostro parco
bbono essere restituiti alla stazione di deposito,
ransito internazionale di entrata, qualora non
isposizioni in contrario dagli aventi diritto; e
ati esteri entrati vuoti pei quali non fossero
entro 8 giorni dal loro arrivo, debbono essere

ritornati vuoti al transito di entrata per la restituzione alla loro stazione di deposito.

Avvertesi che i serbatoi esteri potranno essere ritornati anche da transiti diversi da quello pel quale sono entrati in Italia; non potranno però essere restituiti carichi da Modane e Ventimiglia quelli entrati da altri transiti internazionali.

Per le soste a vuoto dei serbatoi privati esteri dovrà essere applicata la tassa di L. 0,50 per giorno indivisibile e per carro.

Rivolgo speciale invito a tutto il personale interessato perchè sia curata e vigilata l'esatta osservanza delle disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio e particolarmente quelle che riguardano la composizione, il riordino e l'andamento delle condotte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 14, 15 *ai Guarda magazzino ed ai Capi squadra alle merci.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

normali ascendenti da Brindisi.

Numero delle condotte						
6	8	10	12	14	16	18
9716	PM 8824	PM 8826	9696	9698	9700	9704
6.50′	8.27′	12.45′	16.17′	18.11′	20.—	21.27′
14.49′	17.45′	20.29′	23.30′	0.19′	2.16′	4 —
	9718	9694				
15.30′	19.23′	21.5′	0.1′	0.56′	2.40′	5.40′
19.53	22.12	0.32	3.2	3.36	5.24	8.15
20 —	22.50	0.50	3.10	3.50	6.38	8.26
23.12′	1.35′	4.6′	6.21′	7.20′	10.32′	13 —

Condotte normali ascendenti da Foggia.

STAZIONI	Numero delle condotte							
	20	**22**	**24**	**26**	**28**	**30**	**32**	**34**
Foggia	**9108** 6.8′	**9110** 8.38′	**9116** 15.7′	**9120** 19.50′	**9102** 0.7′	**9104** 1.25′	**9112** 11.3′	**9122** 21.35′
Castellamare Adriatico	15.50′ **9068** 17.30′	17.52′ **9070** 19.5′	0.24′ **9054** 2.55′	4.22′ **9058** 5.57′	9.31′ **9062** 10.25′	10.16′ **9064** 13.13′	19.10′ **9072** 21.14′	5.44′ **9060** 7.37′
Ancona	1.14′ **9002** 2.4′	2.46′ **9004** 4.17′	10.13′ **9016** 12.17′	13.17′ **9018** 15.29′	16.56 **9024** 18.36′	19.58′ **9028** 22.44′	4.27′ **9010** 6.42′	14.25′ **9020** 17.8′
Rimini	6.22′ 7.41′	9.28′ 9.38′	17.11′ 18.23′	20.6′ 21.22′	23.36′ 0.3′	3.7′ 3.24′	12.15′ 13.30′	21.59′ 22.10′
Faenza	10.14	11.58′	20.47′	0.25′	3.23′	5.58′	16.2	0.59′

Condotte normali ascendenti da Faenza.

STAZIONI	Numero delle condotte				
	36	**38**	**40**	**42**	**44**
Faenza	**9004** 12.5	**9014** 19.50	**9020** 1.10	**9002** 10.45	**9030** 8.30
Bologna	14.40 **8874** 15.1	22.30 **8892** 22.50	3.35 **8986** 4.12	12.57 **8070 z** 14.29	11.— **8870** 12.37
Modena	17.4 17.15	24.— 0.14	↓	↓	13.47 14.11
Reggio E.	18.10 18.20	1.9 1.20			14.53 **Pm. 5152** 14.56
Parma	20.7 20.48	2.22 **8856** 3.20			15.54 16.30
Borgo S. Donnino	21.38 21.46	4.10 4.15			17.24 **8870** 19.2
Piacenza	22.56 **8350** 0.1	6.38 **8856** 7.—			20.13 20.50
Alessandria	5.—	↓	↓	↓	↓

STAZIONI	Numero delle condotte				
	46	48	50	52	54
Faenza	**9028** 6.57	**9012** 17.50	**9006** 13.55	**9026** 4.55	**9008** 15.20
Bologna	8.54 **8990** 9.53	19.39 **8882** 20.10	16.— **8996** 17.25	7.— **8866** 9.34	17.25 **8998** 22.30
Modena	↓	21.33 21.42	↓	11.43 12.5	↓
Reggio Emilia		22.37 22.55		13.38 14.15	
Parma		23.57 **8822** 0.40		15.17 15.35	
Borgo S. Donnino		↓		17.7 17.20	
Piacenza				19.35 **8378** 21.—	
Alessandria	↓	↓	↓	1.31	↓

STAZIONI	Numero delle condotte							
	38	**40**	**42**	**44**	**46**	**48**	**50**	**54**
Nogara	↓	7.6 **8900** 7.32	16.35 **8916** 16.50	↓	13.56 **8906** 14.2	↓	20.19 **8914** 20.58	1.41 **8924** 2.—
Mantova	↓	8.16 **Pm. 5148** 9.—	17.34 **8070** 17.39	↓	15.14 **Pm. 5146** 15.30	↓	21.51 **8074** 22.35	2.45 **9022** 4.3
Piadena	↓	↓	↓	↓	↓	2.5 2.20	↓	↓
Codogno	7.25 7.30	↓	↓	21.19 21.29	↓	↓	↓	↓
Verona P. N.	↓	10.22 **8708** 10.38	18.38 **8722** 18.55	↓	16.48 **8718** 17.2	↓	0.8 2.15	5.23 **8702** 6.20

STAZIONI	Nu		
	38	40	42
Brescia	↓	14.10' 8708 | 8680 16.3' | 16.20'	22.47' 8720 | 8662 0.10' | 1.44'
Milano P. R.	11.30' 8474 12.12'	20.20' 8228 20.32'	4.40' 8880 5.58'
Milano P. S.	12.30'	20.50'	6.15'
Rovato	—	16.56 17.6'	2.20' 2.27'
Bergamo	—	18.20' 8558 19.10'	3.46' 8606 7.17'
Seregno	—	21.36' 8540 23.2'	9.30' 8528 10.26'
Chiasso	—	0.30'	12.37'

ro delle condotte

44	46	48	50	54
	21.13' 8722 | 8688 23.— | 23.50'	4.46' 8670 7.18'	5.48' 8730 6.—	10.— 8702 | 8702 10.25' | 10.25'
24.— 0.2'	3.40' 8526 4.17'		10.45' 10.57'	15.5' 15.8'
0.20'	4.35'		11.15'	15.25'
—	0.26' 0.34'	7.54' 8.—	—	11.6' 8674 11.8'
—	2.3' 8604 3.35'	10.18' 8610 10.50'	—	12.47' 8612 14.50'
—	5.45' 8526 7.7'	13.10' 8532 14.20'	—	17.5' 8536 19.15'
—	9.—	16.10'	—	20.46'

Condotte normal

STAZIONI	Nu		
	56	**58**	**60**
Reggio Emilia	**8896** 6. —	**8862** 2.37	**8860** 5.10
Parma	7.58 **8860** 8. —	3.50 **8826** 5.10	6.12 **Pm 5150** 6.25
Borgo S. Donnino	8.50 8.56	↓	8. — **8876** 9.45
Piacenza	10.10 12.15	↓	↓
Alessandria	↓	↓	↓
Piadena	↓	6.58 7.6	↓
Cremona	↓	↓	11.28 **8808** 13.45
Codogno	12.44 13.31	↓	↓

cendenti da Reggio E.

...ero delle condotte				
62	64	66	68	70
8884 23.29	**8878** 21.10	**8856** 0.20	**8872** 16.30	**Pm 5154** 11.36
0.31 **8882 rit.** 0.31	21.57 **8864** 22.12	1.22 **8884** 1.40	18.20 18.55	12.38 **8858** 12.55
1.21 1.30	23.2 23.10	2.30 2.40	19.37 20.14	13.45 13.55
2.54 3.20	0.39 **8876** 1.25	4.31 4.55	21.25 **8380** 22.55	15.5 16.—
↓	↓	↓	3.20	↓
↓	↓	↓		↓
↓	↓	↓		↓
3.49 4.—	1.54 2.5	5.24 5.50		16.29 16.45

STAZIONI	Numero delle condotte						
	56	**58**	**60**	**62**	**64**	**66**	**70**
Brescia		10. 10 **8676** 11. 27	16. 20 **8682** 18. 35				
Milano P. R.	16. 40 **8890** 16. 42			7. 50 8. 2	5. — 5. 2	9. 57 10. 2	19. 55 20. 42
Milano P. S.	17. —			8. 20	5. 20	10. 20	21. 50
Rovato	—	12. 3 13. 3	19. 11 19. 29	—	—	—	—
Bergamo	—	14. 55	21. — **8840** 22. 55	—	—	—	—
Seregno	—	—	0. 35 **8544** 2. 1	—	—	—	—
Chiasso	—	—	4. 20	—	—	—	—

Condotte normali ascendenti da Carpi e stazioni limitrofe.

STAZIONI	Numero delle condotte				
	72	**74**	**76**	**78**	**80**
Modena	**9024** 3.25				
Carpi	3.50 **9026** 4.56	**9036** 21.12	**9038** 22.32	**9022** 1.13	**8072** 19.38
Mantova	6.40 **8064** 7.37	23.32 **8920** 2.10	1.22 **5980/8894** 5.15	3.22 **8900** 10.35	20.52 **8912** 21.19
Piadena		3.26 **8892** 5.59	7.28 8.18	12.14	23.2
Cremona		6.52 **8788** 9.40	9.42 **8928** 13.33		
Treviglio		13.35			
Codogno			14.57 **8854** 15.20		
Dossobuono	8.27 **9080** 11.1				
Verona P. N.	11.14 **8714** 13.9				
Brescia	16.35 16.43				
Milano P. R.	22.20 **8224 rit.** 22.12		18.55 **8746** 19.12		
Milano P. S.	22.30		19.30		

Condotte normali discendenti da Chiasso, da Milano P. S., da Alessandria, da Codogno, da Mantova, da Roma Tuscolana.

STAZIONI	Numero delle condotte						
	1	3	5	7	9	11	13
Milano P. S.	**8863** 17.50	**8715** 10.20	**8239** 21.20	**7964** 0.—	**8877** 10.40	**8879** 13.45	**8889** 21 —
Milano P. R.	18.15 18.20	10.50 11.25	21.55 **8701** 22.25	0.25 **8869** 1.10	11.5 11.10	14.10 14.20	21.25 **8865** 22.30
Brescia		17.3 17.48	3.20 4.22				
Verona P. N.		21.27 **9017** 22.52	6.58 **9027** 8.46				
Mantova		0.55 **8913** 2.46	9.59 **8893** 11.6				
Nogara		3.25 **8987** 4.2	11.48 **8993** 13.56				
Piacenza	22.55′ 23.20′			4.1′ 4.40′	15.15′ 16.5′	17.45′ 19.50′	1.40′ 2.35′
Parma	2.20′ 2.30′			7.7′ 7.32′	19.10′ 19.50′	23.25′ 0.10′	4.51′ 5.30′
Reggio E.	3.31′ 4.—			9.2′ 10.30′	20.51′ 21.25′	0.51′	6.24′
Modena	4.52′ 5.14′			11.25′ 11.40′	22.24′ 22.35′		

STAZIONI	Numero delle condotte				
	1	3	5	7	9
Bologna	6.25′ **9013** 10.35′	7.50′ **9015** 11.43′	20.2′ **9029** 23.35′	13.1′ **9019** 15.10′	0.53′ **9001** 1.10′
Faenza	12.20′ 12.42′	13.27′ 14.—	1.51′ 2.15′	17.50′ **9021** 19.15′	2.53′ **9003** 4.34′
Rimini	14.49′ **8067** 15.52′	16.11′ 19.—	4.9′ 5.8′	22.10′ 22.56′	6.46′ 7.25′
Ancona	18.55′ 20.48′	22.20′ **9073** 23.49′	9.58′ **9063** 11.34′	2.49′ **8069** 6.20′	12.22′ **8065** 16.8′
Castellamare A.	1.5′ 3.15′	5.43′ **9105** 7.20′	19.58′ **8065** 21.55′	10.27′ **9111** 13.53′	20.26′ **9109** 22.19′
Foggia	8.49′ **9705** 13.—	14.41′ **9713** 17.42′	3.27′ **9701** 7.26′	22.6′ **9715** 23.9′	7.1′ **9703** 11.35′
Bari	22.20′ 22.41′	1.47′ 2.16′	14.5 16.56	4.35′ 5.2′	21.5′ 21.31′
Brindisi	3.21′	9.55′	22.20′	11.6′	2.16′

STAZIONI	Numero delle condotte			
	15	**19**	**21**	**23**
Chiasso	**8539** 23.30			
Seregno	1.24 **8603** 2.32			
Bergamo	4.36 **8665** 6.41			
Milano P. S.		**8875** 7.55		
Milano P. R.		8.20 8.30		
Brescia	9.38 **8711** 13.—			
Verona P. N.	16.25 16.31			
Verona P. V.	16.40 17.25			
Padova	21.— **9283** 23. 5			
Ferrara	3.18 **9143** 3.28			
Codogno		12.— **8903** 12.23	**8909** 17.35	
Mantova		16.33 **9033** 17.33	22. 4 **9039** 23.51	**9025** 8.58
Carpi		19.13	2. 4	10.50

STAZIONI	Numero delle condotte		
	15	17	25
Alessandria	↓	8373 16. 5	
Piacenza	↓	21.17 8881 22.30	
Parma	↓	0.38 8883 rit. 0.30	
Reggio E.	↓	2.18	
Rimini	10.56 8065 11. 5		
Ancona	14.14 9067 17.14		
Castellamare A.	0.53 9103 3.17		
Roma Tuscolana	↓		7455 2. 4
Cassino	↓		7.13 8. 5
Caserta	↓		10.52 7612 12.38
Foggia	11. 3 9711 15.11		0.16
Bari	23. 3 23.30		
Brindisi	4.48		

Condotte sussidiarie pel caso di interruzione della linea Bologna-Parma.

STAZIONI	Numero delle condotte			STAZIONI	Numero delle condotte		
	24z	**48z**	**52z**		**24z**	**48z**	**52z**
Rimini	C C 17.51	—	—	Verona P. N.	13.23 **8716** 14.57	8.30	↓
Bologna	↓	**9274** 20.2	**8994** 12.8	Brescia	19.35 20.16	11.57 **8746** 14.—	↓
Ferrara	21.7 **9278** 23.27	**2134** 22.20	↓	Rovato	20.57 21.5	14.36 **8678** 15.45	↓
Rovigo	1.3 **9082** 8.11	↓	↓	Bergamo	↓	17.23 **Spec.** 18.5	↓
Padova	↓	2.56 **8706** 3.13	↓	Seregno	↓	21.— **8538** 21.19	↓
Nogara	↓	↓	16.20 **8908** 17.46	Chiasso	↓	23.30	↓
Mantova	↓	↓	18.23 **8910** 19.28	Milano P. S.	1.10		↓
Cremona	↓	↓	**2240** 23.24	Pavia			3.55 **8213** 5.10
Casalpusterlengo	↓	↓	1.52 1.55	Voghera			6.31 **8356** 8.10
Verona P. V.	↓	6.35 **8706** 8.20	↓	Alessandria			9.45

STAZIONI	Numero delle condotte		
	3 z	**5 z**	**9 z**
Milano P. S.			**8869** 0.25
Milano P. R.		**8727** 20.—	0.50 **8703** 1.20
Chiasso	**8523** 4.30	↓	↓
Seregno	6.28 **8607** 8.—	↓	↓
Bergamo	10.50 **8673/8713** 11.32	↓	↓
Brescia	14.48 15.—	1.45 2.45	5.— 6.37
Verona P. N.	18.31 18.45	5.14 5.18	9.50 10.—
Verona P. V.	18.54 **8713/8707** 19.41	5.27 **8723** 6.30	10.8 11.41
Padova	22.23 **9249** 3.15	9.19 **9263** 11.55	15.32 **9275** 15.55
Ferrara	7.41 **9157** 9.40	↓	19.16 **9273** 21.7
Bologna	↓	18.39 **9025** 20.—	23.24 **9003/9005** 2.22
Rimini	18.12	23.55	6.45

Condotte deviate pel caso di interruzione della linea Falconara-Rimini (ascendenti)

STAZIONI	102	104	106	108
Foggia	**7603** 1.35	**7607** 10.37	**7611** 13.57	**7601** 0.30
Benevento	10.20 11.8	19.3 21.25	1.3 1.25	5.33 6.30
Caserta	16.33 **7470** 18.5	0.51 **7452** 1.10	5.— **7132** 5.32	11.47 **7462** 11.48
Cassino	21.54 **7472** 23.—	5.40 **7454** 6.52	7.54 **7480** 8.20	14.55 15.55
Segni	1.45 1.50	9.26 31	14.12 25	19.45 **zz** 20.45
Castellamare A.	↓	↓	↓	↓
Roma Tuscolana	3.28 **9706** 4.12	11.15 **P M 6808** 11.35	16.50 **9722** 17.17	22.8 **9702** 1.9
Portonaccio	↓	↓	↓	↓
Civitavecchia	6.28 6.38	14.— 14.40	20.44 21.20	3.45 3.55
Grosseto	9.50 **9706/9728** 10.10	18.25 **9712 rit.** 18.15	0.59 1.10	7.33 **9732** 7.40
Livorno Centrale	16.32 **P M 6048** 18.—	23.15 **P M 6042** 1.—	5.59 **P M 6044** 8.45	13.— **P M 6046** 13.10
Pisa P. N.	18.40 **9403** 0.10	1.40 **8354** 6.25	9.20 **8334** 12.32	13.50 **8360** 18.40

STAZIONI			
	110	**112**	**114**
Foggia	**7619** 12.—	**7137** 5.35	**7609** 13.20
Benevento	15.19 16.37	9.56 10.15	22.29 23. 6
Caserta	18.48 **7472** 20.20	12.12 **7464** 12.51	2.23 **7454** 2.55
Cassino	22.50 **7478** 23.50	18.— **7466** 20.42	6.42 **7132** 8. 6
Segni	3.20 3.25	0.13 0.30	10.25 10.30
Portonaccio	5.25 **9760** 9.41	2.45 **9756** 4. 3	13.— **P M 6810** 13.27
Orte	↓	↓	15.35 16.25
Chiusi	15. 3 **9822** 18.10	10. 1 **9812** 11.34	21.15 **9794** 21.32
Asciano	20.55 **9822**	**9826** 22.9	23.51	13.53 **9812**	**9814** 14.—	16.46	0.14 **9794**	**9796** 1. 7	2.32
Poggibonsi	0.49	2. 4 **9826** 2.18	16.54	18.57 **9814** 19.39	2.37	4.41 **9796** 4.50
Empoli	3.15 **P M 6057** 3.20	20.48 **9475** 23.—	6.44 **9457** 7.50
Firenze P.P.	4.15 4.16	23.54 **P M 6059** 23.55	8.44 **P M 6054** 9.50

STAZIONI		102	104	106	108
Sarzana	a.	↓	8.55	14.44	22.37
			8958	**8966**	**8364**
	p.		9.41	15.40	1.53
S. Stefano di Magra	a.		10.1	16.—	↓
			8928	**8936**	
	p.		10.45	17.25	
Villafranca Bagnone	a.		11.57	18.37	
			8928 | **24 C**	**8936** | **PM 6050**	
	p.		12.15 | 15.5	18.42 | 19.40	
Grondola Guinadi	a.		16.24 | 17.4	20.41 | 21.15	
			8928	**8936**	
	p.		17.14	21.31	
Parma	a.		21.59	1.7	
	p.				
Spezia	a.		Prosegue coll'orario della condotta 64 della quale Reggio non dovrà in tal caso servirsi, e provvederà all'inoltro dei propri trasporti effettuando altra condotta.	Da Parma prosegue con l'orario della condotta N. 66 della quale Reggio non dovrà in tal caso servirsi, e provvederà all'inoltro dei propri trasporti effettuando altra condotta.	2.20
	p.				2.50
Chiavari	a.				5.
	p.				5.10
Sampierdarena	a.				7.40
	p.				Il materiale prosegue coi treni merci ordinari.
Ancona	a.				
	p.				
Fabriano	a.				
	p.	↓			
Pistoia	a.	4.26			
		6258 | **9512**			
	p.	5.— | 6.3			
Pracchia	a.	6.37 | 7.41			
		9512			
	p.	8.26			
Porretta	a.	↓			
	p.	↓			
Bologna	a.	11.51			
		Prosegue coll'orario della condotta.			
	p.	**44**			

STAZIONI	110	112	114
Rifredi	4.30 **9849** 6.22	0.8 0.10	
Firenze C. M.	6.37 **9586** 8.4	0.25 **9572** 1.30	
Rifredi			10.5 13.40
Pistoia			14.40 **9536** / **9526** 16.53 / 19.17
Pracchia			18.22 / 20.47 18.30 / 21.10
Porretta			18.59 / 21.39 **9526** 22.4
Bologna			23.49 Prosegue col-l'orario della condotta 40.
Borgo S. Lorenzo	9.33 **9588** / **9592** 11.50 / 13.12	2.49 **9572** / **9574** 3.23 / 4.19	
Marradi	13.28 / 14.58 **9592** 15.53	4.58 / 6.27 **9576** 7.10	
Faenza	16.44	7.56	

STAZIONI	116	118	120
Ancona	**9233** 1.10	**9237** 2.29	**9243** 7.41
Fabriano	5.58 6.13	6.49 7.26	11.45 **8077** 12.26
Foligno	8.46 **9340 rit.** 8.43	10.5 **9344** 12.31	14.45 **9348** 16.28
Terni	↓	↓	↓
Castellamare A.	↓	↓	↓
Portonaccio	↓	↓	↓
Orte	↓	↓	↓
Chiusi	↓	↓	↓
Terontola	13.30 **9502** 14.45	17.35 **9774** 18.35	20.53 **9762** 21.40
Asciano	↓	↓	↓
Poggibonsi	↓	↓	↓
Empoli	↓	↓	↓
Firenze P.P.	↓	↓	↓

122	124	126	128
9257 17.45	**8081** 12.15	**9253** 14.8	
22.49 23.23	15.4 15.51	18.40 **8075** 20.57	
2.14 **9334** 4.9	19.15 **9352** 19.26	23.35 23.55	
↓	↓	2.44 3.—	
↓	↓	↓	**9969** 4.50
↓	↓	↓	22.28 **9754** 1.33
↓	↓	3.41 **9754** 4.27	4.5
↓	↓	7.23 **9806** 7.46	Da Orte prosegue coll'orario della condotta 126.
8.42 **9754** 9.59	23.10 **9764** 0.50	↓	
↓	↓	10.30 11.8	
↓	↓	12.47 15.30	
↓	↓	17.5 **9469** 20.21	
↓	↓	21.43 22.1	—

STAZIONI	116		118	
Firenze C. M.				
Rifredi				
Pistoia				
Pracchia				
Porretta				
Bologna				
Pontassieve	19.21 **9894** 21.17		0.4 **9872** 1.58	
Borgo S. Lorenzo	23.4 **9606** 23.40	**9608** 1.—	3.42 **9578** 5.40	**9580** 7.45
Marradi	1.11	2.40 **9608** 3.17	7.36	9.37 **9580** 9.47
Faenza	4.7		10.35	

120	122	124	126
↓	↓	6.24 PM 6058 7.—	↓
		7.18 9522 7.25	22.15 9506 0.40
		8.8 9518 9.24	1.32 9510 4.—
		11.— 11.33	5.57 9508 6.22
		12.7 9518 13.43	6.53 7.7
		15.36 Prosegue verso Ferrara-Pontebba come 9270/PP. e verso Modena-Ala come BB.	9.14 Il materiale prosegue coi treni merci ordinari.
2.23 9874 3.—	15.5 9888 16.30		
4.44 9584 9.8 | 9586 9.55	18.24 9600 18.52 | PM 6056 20.20		
10.53 | 11.51 9586 13.2	20.36 | 21.53 9600 22.24		
14.15	23.9		

Condotte deviate per il caso d'interruzione della linea Falconara-Rimini (discendenti).

STAZIONI	Numero delle condotte				
	101	**103**	**105**	**107**	**109**
	Viggia fino a Parma con l'orario della condotta normale N. 1	Viaggia fino Faenza coll'orario della condotta normale N.° 3.	Viaggia fino Faenza coll'orario della condotta normale N.° 5.	Viaggia fino Bologna coll'orario della condotta normale N.° 7.	Viaggia fino Bologna coll'orario della condotta normale N.° 9.
Parma	2.20 **8927** 3.40				
S. Stefano	12.55 **8955** 14.5				
Sarzana	14.25 **8369** 14.50				
Pisa P. N.	18.33 **PM6063** 20.—				
Livorno C.	20.40 **9725/9703** 22.16				
Grosseto	5.32 **9701** 5.45				
Bologna	↓			13.1 **9535** 13.46	0.53 **9509** 1.10
Faenza	↓	13.27 **9591** 15.50	1.51 **9577** 4.53	↓	↓
Rifredi	↓	↓	↓	21.26 **9867** 21.40	8.20 **PM 6063** 8.30
Firenze C. M.	↓	21.40 **P M6060** 3.—	11.41 **Pm 6062** 12.25	21.55 **9775** 22.34	8.58 **9761** 10.—
Rifredi	↓	3.18 4.—	12.43 14.8	↓	↓

STAZIONI	101	103	105	107	109
Terontola	↓	↓	↓	4.22 **9341** 7.28	17.1 **9353** 18.24
Foligno	↓	↓	↓	13.46 **9256** 16.26	22.19 **9246** 22.59
Ancona	↓	↓	↓	1.39	6.32
Firenze P. P.	↓	4.15 **9472** 4.20	14.25 14.36		
Empoli	↓	5.2 **9807** 5.40	15.55 **Pm 6065** 16.30		
Poggibonsi	↓	7.47 8.23	20.— **9819** 22.6		
Chiusi	↓	15.18 **9759** 17.25	4.36 **9779** 7.20		
Orte	↓	20.27 20.37	10.11 10.55		
Portonaccio	↓	0.28 **7455** 2.—	14.55 **7467** 15.—		
Roma Tuscolana	13.— **7465 rit.** 13.—	↓	↓		
Cassino	19.8 **7131** 19.20	7.13 8.5	21.29 22.53		
Caserta	22.— **7610** 1.30	10.52 **7138** 10.58	2.— **7602** 2.48		
Benevento	3.23 6.—	13.— 15.19	5.44 6.44		
Foggia	9.36	19.25	15.35		

SENTENZA

Rinuncia tacita all'impugnativa di cui all'articolo 51 della legge 26 giugno 1885 sugli espropri per pubblica utilità - Autorizzazione necessaria per la validità della rinuncia - Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato - Termini di decorrenza dell'impugnativa - Equipollenza.

Le rinunzie tacite ed espresse alle impugnazioni delle perizie di espropri per pubblica utilità vincolano l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato, se sono accompagnate dalle formalità volute dalle leggi.

Il termine di trenta giorni fissato dall'art. 51 *della legge del* 26 *giugno* 1865 *decorre tanto per l'espropriato, che per l'espropriante dalla notifica del decreto di esproprio. Non sono ammessi equipollenti o sostitutivi alla notifica del decreto.*

CASSAZIONE DI TORINO, 7 febbraio 1913, Ferrovie dello Stato c. Bagnasco.

LA CORTE SUPREMA,

Vista la relazione fatta dal Consigliere Bassi;

Uditi i patrocinatori delle parti nonchè il P. M. nella persona del S. D. G. Cav. Ragazzoni che condusse per la cassazione della sentenza;

Considerava che pel primo mezzo del ricorso di denuncia la violazione dell'art. 56 legge sugli espropri 25 giugno 1865 e degli articoli 360 N. 6, 361 N. 2, 517 N. 2, 3, e 7 per omessa motivazione in quanto la Corte di Genova ritenne che gli atti intervenuti fra le Ferrovie ed i Bagnasco importassero comunicazione e notizia della perizia e decreto senza uopo di formale notifica, importante perciò accettazione della perizia non impugnata nel termine di trenta giorni da detti atti, concetto che era in contraddizione, con quello che gli atti medesimi implicassero una tacita accettazione della perizia.

Ricordava il ricorrente che per l'art. 51 della legge il decreto di espropriazione dove, a cura dell'espropriante, essere notificato agli espropriati a *forme delle citazioni*, e ciò per porre in mora le parti se credono d'impugnare la perizia, quindi non si ammettono equipollenti, non bastando neppure l'inscrizione nel Bollettino degli annunzi legali dell'estratto del decreto di esproprio. Tanto meno potevano bastare le lettere del gennaio e del 27 aprile 1910.

2° Violazione e falsa applicazione degli art. 1309 Ci. 345 Codice Proc. Civ. violazione degli art. 360 N. 6, 361 N. 2 e 517 N. 2 e 3 Cod. Proc. Civ. per omessa motivazione avendo respinta l'opposizione alla perizia perchè incompatibile cogli atti intervenuti tra le parti implicanti accettazione, il che era anche in contraddizione coll'altro concetto che dalla data di questi atti decorrerà il termine per l'opposizione. Le ricorrenti ferrovie notavano l'errore incorso dalla sentenza denunciata nel ritenere che la convenzione riflettesse oltre la occupazione anche la indnnità, mentre in realtà trattava solo di una proroga alla occupazione e vantaggio degli espropriati, la quale poteva effettuarsi all'infuori di ogni controversia sull'indennità.

Perciò in questo punto la sentenza sarebbe incorsa in un travisamento. Erroneo, secondo la ricorrente Amministrazione fu pure il concetto dell'accettazione tacita alla perizia per effetto solo di una accettazione parziale, mentre le rinuncie non si presumono.

Vi fu poi anche difetto di motivazione nella semplice affermazione che, essendosi convenuto su di una parte della perizia senza riserva sul resto, si era accettata nella sua integrità la perizia.

Sui quali mezzi la Corte Suprema osserva:

La sentenza della Corte di Genova ha rigettata l'istanza delle Ferrovie e tendente ad ottenere una nuova perizia per un doppio ordine di considerazioni.

In primo luogo gli atti compiuti dall'Amministrazione ferroviaria e cioè la convenzione 3 gennaio 1910, la lettera 13 luglio 1910, il verbale 11 d. d. e finalmente la lettera prefettizia 27 successivo agosto, non solo dimostravano che la Ferrovia era perfettamente edotta della perizia, ma anzi si dava esecuzione almeno in parte. Perciò questi atti dimostravano da parte della Ferrovia, l'accettazione della perizia, contro la quale quindi non potrebbe più insorgere, o quanto meno dalla data di questi atti dovrebbe decorrere il termine di 30 giorni per impugnarla, ed essendo tale termine di 30 giorni per impugnarla, ed essendo tale termine di gran lunga trascorso, ogni impugnativa posteriore parebbe tardiva.

Non si può far carico di contradditorietà a questo ragionamento, giacchè non solo esso risponde ad un doppio sistema di difesa da parte dei Bognasco, ma si presenta come una dimostrazione alternativa.

E non è neppure il caso di dimostrare che la Corte di Genova ha travisato il tenore della scrittura 3 gennaio 1910 ed ha anche violato il principio che le rinuncie non si presumono, mentre la convinzione della Corte di merito non si era soltanto fondata su detta scrittura, ma anche sugli altri documenti sopra menzionati.

Ma la Corte Suprema non può invece riconoscere fondato in diritto il ragionamento che forma la base fondamentale della sentenza impugnata.

Di vero, poichè l'Amministrazione delle Ferrovie è altro dei rami di gestione dello Stato, non può sottrarsi alle norme che regolano il funzionamento del medesimo. Esso non può addivenire a contratti, nè assumere obbligazioni se non osseervando le precise disposizioni che disciplinano tali atti. All'infuori dell'osservanza di tali norme non possono i funzionari pubblici per assumere allo stato delle responsabilità. Di fronte perciò a questi principii elementari di diritto pubblico non possono opporsi delle

prescrizioni di accettazione facile od espresse, quando queste accettazioni non sono accompagnate dalle formalità volute. Errò quindi la Corte di merito ritenendo che colla convenzione 3 gennaio 1910 e cogli altri documenti surricordati, la ferrovia avesse accettata la perizia *de qua* e rinunciato al diritto di impugnarla.

La Corte Suprema non può neppure convenire nel concetto che basta la prova che la Ferrovia conoscesse la perizia per far decorrere dalla data di quella conoscenza i termini di 30 giorni per impegnarla quando la legge vuole un modo tassativo di notificazione, in vista delle gravi conseguenze che da certi atti possono dipendere, non è lecito procedere per equipollenti. Ora l'art. 51 della legge 25 giugno 1865 esige espressamente che la notificazione del decreto di espropriazione sia fatto a forma delle citazioni, e a mezzo dell'Ufficiale giudiziario, e cioè coll'osservanza degli articoli 135 e Reg. Codice procedura civile.

È bensì vero che il detto articolo parla solo di notifiche agli espropriati, come è ormai giurisprudenza costante applicarsi anche a pro dell'espropriante, perchè le parti sieno nella stessa condizione di fronte alla legge, e perchè anche l'espropriante, ente pubblico, ha pure egual diritto, come giustamente notava il relatore Piranelli, qualora si credesse leso dalla perizia di far determinare dai Tribunali, nei termini e colle stesse formalità degli espropriati, la giusta indennità a loro spettante.

Se si dovesse stare alla lettera della legge, non vi sarebbe mai bisogno nè di notificazione, nè di termini per l'Ente pubblico, il quale perciò sarebbe nella condizione di non poter mai impugnare una perizia. Se poi si dovesse ricorrere ad equipollenti, non vi sarebbe ragione di non applicare lo stesso criterio agli espropriati, e basterebbe poter provare la conoscenza, in qualunque modo avvenuta, nei medesimi del Decreto di esproprio e della perizia per far decorrere dalla data di quella conoscenza il termine utile per il reclamo. Ma con ciò evidentemente si violerebbe lo scopo della legge, che ha prescritto l'unico modo col quale si poteva procedere alla notificazione, allo scopo di far decorrere il termine pel reclamo.

Anno VI - N. 35

28 Agosto 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Legge *n. 864 del 29 giugno 1913 concernente il completamento dei tronchi centrali della ferrovia Aulla-Lucca, riscatto dei tronchi concessi all'industria privata e riassunzione dell'esercizio del tronco di Stato Lucca-Bagni di Lucca; assunzione dell'esercizio della ferrovia concessa Varese-Porto Ceresio da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* . . . Pag. 403

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 265. — Apertura all'esercizio della fermata di Castelletto Busca . . . . Pag. 551

Ordine di Servizio N. 266. — Servizio internazionale. — Avvisi di impedimento alla riconsegna e avvisi di impedimento al trasporto . . . . » 552

Ordine di Servizio N. 267. — Servizio italo-belga . . . . . » 554

Ordine di Servizio N. 268. — Tariffa locale N. 206 P.V. . . » ivi

Ordine di Servizio N. 269. — Trasporti di spiriti . . . . . » 555

Roma, agosto 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 270. — Servizio merci italo-francese (oltre la P. L. M.) . . . . » 556
Ordine di Servizio N. 271. — Estensione di servizio nella stazione di «Valsacco». . . . . » 557
Ordine di Sercizio N. 272. — Indirizzi, marche e numeri sui colli di merci in dettaglio. . . . . » 558
Ordine di Servizio N. 273. — Servizio merci italo-austro-ungarico » 559
Ordine di Servizio N. 274. — Ammissione della stazione di Ospitale al completo servizio merci . . . . » 560
Ordine di Servizio N. 275. — Trasformazione della fermata di Montecorvino in stazione . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 276. — Estensione del servizio merci a S. Ilario del Ionio . . . . » 561
Ordine di Servizio N. 277. — Apertura all'esercizio del raddoppio Serranova . . . . » 562
Ordine di Servizio N. 278. — Tariffe dirette internazionali - Parte II B . . . . » 563
Ordine di Servizio N. 279. — 1° supplemento all'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (Servizio internazionale) . . . . » 564
Circolare N. 67. — Chiusura delle agenzie di città a Palazzo S. Gervasio a Palmi ed a Velletri . . . . » ivi
Circolare N. 68. — Apertura dell'agenzia di città a Melzo . . » 565
Circolare N. 69 — Indicazione, sui biglietti facoltativi, sui fogli di via delle spedizioni a bagaglio e sulle contabilità relative, della via per la quale sono istradati i trasporti . . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 11^v. — Indennità speciale agli agenti residenti in alcuni Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. . . . . Pag. 153

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 185

Legge *n.* 864 *del* 29 *giugno* 1913 *concernente il completamento dei tronchi centrali della ferrovia Aulla-Lucca, riscatto dei tronchi concessi all'industria privata e riassunzione dell'esercizio del tronco di Stato Lucca-Bagni di Lucca; assunzione dell'esercizio della ferrovia concessa Varese-Porto Ceresio da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata a tutti gli effetti la diffida notificata addì 11 gennaio 1913, per il riscatto dei due tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone della ferrovia Aulla-Lucca, concessi mediante la convenzione 15 dicembre 1905, approvata con R. decreto 31 dicembre 1905, n. 654, restando in tal modo risoluta anche la concessione del solo esercizio del tronco Lucca-Bagni di Lucca, fatta mediante convenzione 14 luglio 1911, approvata con R. decreto 3 dicembre 1911, n. 1434, convertito in legge con l'art. 18 della legge 27 giugno 1912, n. 638.

Il corrispettivo di riscatto pei detti due tronchi in concessione piena, a titolo di rimborso del costo di costruzione e della spesa per la provvista del materiale rotabile e di esercizio non potrà eccedere rispettivamente la somma di Lire 16.465.921 e L. 781.300 salvo l'aumento del 5 % a titolo di premio.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale*, n. 193 del 19 agosto 1913.

Per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio che, a norma dell'art. 8 della convenzione approvata con R. decreto 3 dicembre 1911, n. 1434, è stato provveduto dalla ditta concessionaria e dalla Società sub-concessionaria per l'esercizio del tronco ferroviario Lucca-Bagni di Lucca, viene autorizzata una spesa che in niun caso potrà superare la somma di L. 300.000.

I pagamenti per l'indennità di riscatto e per l'acquisto del materiale mobile e d'esercizio di cui al comma precedente saranno fatti a favore del concessionario e della sub-concessionaria salvo alle dette parti di regolare reciprocamente i loro rapporti di dare ed avere.

Art. 2.

Al Governo del Re è data ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto di cui all'art. 1.

In pendenza del collaudo definitivo dei due tronchi dati in concessione piena e della liquidazione dell'indennità di riscatto, il Governo è autorizzato a continuare a corrispondere al concessionario ed alla sub-concessionaria a titolo di provvisionale sull'indennità stessa e salvo conguaglio, la sovvenzione finora pagata per i suindicati tronchi di ferrovia.

Presi in consegna i tre tronchi ferroviari di cui all'art. 1, insieme alla relativa dotazione di materiale mobile e di esercizio, decorrerà a favore del concessionario e della sub-concessionaria l'interesse legale del 5 % sulle somme che risulteranno dovute agli stessi a titolo d'indennità di riscatto, nonchè pel valore di acquisto del materiale mobile e di esercizio, a norma dell'articolo precedente.

Per le deficienze che risulteranno accertate nella costruzione dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone, nonchè per quelle dipendenti da non regolare manutenzione dei tronchi stessi e rispettive dipendenze, ed infine per quelle relative alla buona conservazione del materiale rotabile e di esercizio, in dotazione dei detti tronchi non compete alcun premio nè al concessionario nè alla sub-concessionaria dell'esercizio sulla corrispondente spesa la quale non va perciò portata per tale parte in aumento del costo di costruzione e della spesa di fornitura dei detti materiali.

Art. 3.

Il concessionario e la sub-concessionaria debbono in tempo utile prendere con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato accordi per la consegna dei due tronchi ferroviari di cui all'ultimo comma dell'articolo precedente di guisa che essi possano essere esercitati dall'Amministrazione stessa a decorrere dall'11 luglio 1913, consegnandoli in istato di regolare manutenzione.

Il concessionario e la sub-concessionaria debbono rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per l'esecuzione dei lavori che saranno eventualmente richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo dei tronchi stessi.

Art. 4.

Il concessionario e la sub-concessionaria sono tenuti a consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il tronco ferroviario Lucca-Bagni di Lucca e relative dipendenze nonchè la rispettiva dotazione di materiale mobile e di esercizio in condizione di regolare manutenzione ed in tempo utile perchè esso possa essere esercitato dall'Amministrazione stessa a decorrere dall'11 luglio 1913.

Qualora nel procedere alla presa in consegna del detto tronco risultasse la necessità di eseguire lavori per mettere la linea ed il materiale predetto in buono stato di manutenzione verrà fatta d'accordo tra il concessionario, la sub-concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una perizia della spesa relativa che sarà dedotta dal corrispettivo di riscatto dovuto per gli altri due tronchi; in caso di disaccordo si procederà a norma dell'atto di concessione approvato con R. decreto 3 dicembre 1911, n. 1434.

La sub-concessionaria è tenuta pure a consegnare i materiali di scorta e consumo nei limiti richiesti per un regolare esercizio ed in condizioni che essi siano servibili alla loro destinazione asportando i materiali rimanenti; in caso di disaccordo sia sulle condizioni dei

detti materiali sia sulla determinazione del relativo prezzo di stima la risoluzione delle vertenze sarà demandata ad un collegio di arbitri, a norma dell'atto di concessione sopra citato.

Art. 5.

La sub-concessionaria dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone è tenuta a consegnare in tempo utile il materiale rotabile e d'esercizio nella quantità e qualità risultanti dai rispettivi inventari in regolare stato di manutenzione salvo in caso contrario ad addebitarle le spese per le eventuali riparazioni.

La sub-concessionaria deve pure consegnare a prezzo di stima i materiali di scorta e consumo che a giudizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno riconosciuti utili all'esercizio, asportando i materiali rimanenti.

Per le eventuali divergenze circa le questioni di cui ai due comma precedenti la definizione sarà deferita a giudizio d'arbitri.

Non sarà corrisposto il corrispettivo di riscatto se non dopo che sarà avvenuta la liquidazione di tutti i crediti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il periodo di esercizio dei detti tronchi a titolo di uso delle stazioni comuni di esercizio di esse di nolo o scambio di materiale rotabile e di altre analoghe prestazioni fatte dell'eventuale corrispettivo per deficiente manutenzione del tronco Lucca-Bagni di Lucca di cui al precedente articolo nonchè delle somme vincolate a norma della convenzione 4 gennaio 1912 approvata con R. decreto 22 febbraio 1912, n. 229.

Art. 6.

Prima dell'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, la sub-concessionaria dovrà consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tutti i contratti vigenti al momento della presentazione della presente legge e relativi all'esercizio dei tronchi Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone.

Art. 7.

Sui tre tronchi di linea di cui all'art. 1 rimarranno provvisoriamente in vigore le tariffe per viaggiatori e le condizioni e norme rispettivamente vigenti integrate in quanto occorra con le soprattasse per gli Istituti di previdenza e con l'aumento previsto dalla legge sull'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato con facoltà di estendere le tariffe dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo ed Aulla-Monzone ai nuovi tronchi confinanti che si aprissero successivamente all'esercizio e salvo l'osservanza dell'art. 14 comma *E* (1ª parte) della legge 13 aprile 1911, num. 310.

Con l'apertura all'esercizio dell'intera linea Aulla-Lucca saranno applicate le tariffe e norme e condizioni normali della rete dello Stato.

Sui tronchi di cui all'art. 1 saranno applicate le tariffe, norme e condizioni per il trasporto dei bagagli, cani e merci sia in servizio interno che cumulativo con altre Amministrazioni in vigore sulle ferrovie dello Stato nonchè quelle relative alle condizioni speciali ed ai trasporti militari.

Art. 8.

Sui tronchi ferroviari di cui all'art. 1 della presente legge potrà essere conservato, all'atto dell'applicazione della legge stessa, il numero dei treni per ognuno di essi rispettivamente portato dall'ultimo orario estivo.

Per le successive modificazioni si applicheranno le norme degli articoli 47 e 50 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728.

Art. 9.

Il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio dei tronchi ferroviari Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone che si trovava in servizio della

sub-concessionaria dei tronchi stessi all'11 gennaio 1913, passa con l'11 luglio 1913 alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie della Stato purchè abbia i requisiti fisici stabiliti dalla detta Amministrazione per le visite di revisione e soddisfi alle altre condizioni richieste dal vigente regolamento per l'ammissione in servizio del personale delle ferrovie dello Stato, fatta eccezione dei limiti di età e salvo il disposto dell'alinea seguente.

Sono esclusi dal passaggio gli agenti aventi qualifica che, a giudizio del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, è assimilabile a gradi superiore al nono della tabella graduatoria organica delle ferrovie stesse a meno che accettino una qualifica di grado inferiore all'8°. Sono pure esclusi gli agenti resisi dimissionari od esonerati dal servizio dalle Società già esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, e dalle ferrovie dello Stato, e quelli che, secondo gli ordinamenti dell'Amministrazione ferroviaria di Stato hanno raggiunto i limiti di età pel collocamento a riposo di ufficio.

Dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato saranno stabiliti per ciascun agente la qualifica della tabella graduatoria e lo stipendio o la paga, con la relativa decorrenza agli effetti dei successivi aumenti.

Art. 10.

Gli agenti che secondo l'articolo precedente passeranno al servizio delle ferrovie dello Stato e che all'11 luglio 1913 non avranno superato il 35° anno di età saranno inscritti al Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato a norma delle disposizioni del testo unico approvato con R. decreto n. 229 del 22 aprile 1909 ed avranno facoltà di riscattare, a termini dell'art. 37 del testo medesimo, il tempo passato al servizio dell'esercizio sui tronchi di cui all'art. 1.

Quelli che a detta data avranno più di 35 anni di età continueranno ad essere inscritti od assicurati alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia e non sarà a loro applicabile il disposto del terz'ultimo comma dell'art. 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Qualora la concessionaria o la sub-concessionaria non avessero ottemperato al disposto dell'art. 30 del capitolato annesso alla convenzione 15 dicembre 1905 circa l'inscrizione o l'assicurazione del personale alla Cassa nazionale di previdenza o vi avessero ottemperato solo in parte, si farà il computo delle somme che per ciascun agente avrebbero dovuto essere versate dall'esercente a titolo di contributo a norma del citato articolo: vi saranno aggiunte quelle effettivamente trattenute al personale e la concessionaria o la sub-concessionaria predette saranno obbligate a versare allo Stato coi relativi interessi le somme risultanti, sotto deduzione della parte eventualmente già corrisposta alla Cassa nazionale.

Tali somme per coloro che dovranno essere inscritti al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato serviranno per il riscatto di tutto o di parte del tempo impiegato in servizio della Società e la eventuale rimanenza andrà in conto della tassa di entrata; per quelli invece inscritti o da inscrivere alla Cassa nazionale di previdenza le dette somme saranno versate alla Cassa stessa per conto dei singoli agenti a cura dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 11.

Per la provvista dei fondi occorrenti pel pagamento della indennità di riscatto e della somma per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio del tronco Lucca-Bagni di Lucca il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati negli articoli 3 della legge 24 dicembre 1906, n. 638; 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731; 1 e 3 della legge 15 maggio 1910, n. 228 e 1 della legge 21 marzo 1912, n. 191.

Al pagamento delle provvisionali e del corrispettivo di riscatto di cui al precedente art. 2 sarà provveduto a carico del Ministero del tesoro mediante opportuni stanziamenti nei relativi bilanci salvo ad apportare le corrispondenti diminuzioni in quello dei lavori pubblici per la sovvenzione prima dovuta al concessionario dei tronchi ferroviari ora riscattati.

Art. 12.

È prorogato sino al 31 dicembre 1913 il termine stabilito nell'art. 6 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione all'industria privata, dei tronchi centrali della ferrovia Aulla-Lucca, da Castelnuovo di Garfagnana a Monzone.

Il Governo del Re è autorizzato pure in relazione ai risultati dell'istruttoria per la concessione dei detti tronchi centrali a prendere accordi col concessionario e colla sub-concessionaria dei tre tronchi di cui all'art. 1 della presente legge per prorogare gli effetti del riscatto dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone nonchè della concessione del solo esercizio del tronco ferroviario di Stato Lucca-Bagni di Lucca sino a che il Governo non potrà decidere se alla costruzione dei tronchi centrali della Aulla-Lucca debba provvedersi mediante concessione all'industria privata o mediante costruzione a cura diretta dello Stato. I relativi accordi col concessionario e con la sub-concessionaria saranno approvati per R. decreto, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro e sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 13.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere l'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio, sino al termine della concessione che ebbe luogo mediante convenzione in data 23 dicembre 1891 approvata con R. decreto 24 dicembre 1891, numero 760.

Il Governo del Re stabilirà, sentito il concessionario, il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio di Stato, le condizioni per l'assunzione dell'esercizio della predetta linea da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 29 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato unico.

ATTO DI PREAVVISO DI RISCATTO.

L'anno millenovecento tredici, addì undici del mese di gennaio in Roma:

Ad istanza dell'Amministrazione dello Stato, e precisamente delle amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle LL. EE. i ministri onorevole avvocato Ettore Sacchi e onorevole commendator Francesco Tedesco, domiciliati per ragione della carica, in Roma nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al tribunale civile e penale di Roma, ove ho domicilio;

Visto l'articolo 9 della convenzione 15 dicembre 1905, approvata con R. decreto 31 dicembre 1905, n. 654, per la concessione della costruzione e dell'esercizio dei tronchi di ferrovia Aulla-Monzone e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana;

Visto il decreto Ministeriale 10 maggio 1912, n. 893, con cui la Società anonima « Unione industriale » fu riconosciuta quale sub-concessionaria dell'esercizio dei tronchi ferroviari Lucca- Castelnuovo di Garfagnana e Monzone-Aulla;

Visti l'art. 18 della predetta convenzione 15 dicembre 1905 e l'articolo 5 del contratto 14 luglio 1911, approvato con R. decreto 3 dicembre 1911, n. 1434, riguardanti la cessione dell'esercizio della ferrovia di Stato Lucca-Bagni di Lucca;

Ho preavvisato come preavviso con il presente atto:

1° il concessionario signor commendatore Saverio Parisi fu Enrico, domiciliato in Roma, via San Martino al Macao, n. 4;

2° la sub-concessionaria dell'esercizio, Società anonima « Unione industriale », in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione, signor commendatore Saverio Parisi, residente, per ragione della carica, presso la sede della Società medesima, in Roma, via San Martino al Macao, n. 4;

Che il Governo intende di riscattare i due tronchi della ferrovia Aulla-Lucca, concessi mediante la ricordata convenzione 15 dicembre 1905, a sei mesi data dal giorno della notificazione del presente atto e che del pari a sei mesi data dal giorno della notificazione stessa intende risolvere la concessione, fatta con il contratto 14 luglio 1911, dell'esercizio della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca;

Ho però dichiarato che l'efficacia del preavviso è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'articolo 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Ho infine invitato i predetti concessionario e sub-concessionaria a presentare alle istanti Amministrazioni, entro il termine di sei mesi dalla data nella quale andrà in vigore la legge, che approverà il preavviso di riscatto, i consuntivi, regolarmente documentati e le relative scritturazioni di cui al primo comma del richiamato art. 9 della convenzione 15 dicembre 1905;

E per tale effetto il succitato atto l'ho notificato:

1° al concessionario signor commendatore Saverio Parisi fu Enrico, domiciliato in Roma, via San Martino al Macao, n. 4, ivi consegnandone copie a mani del sig. Carlo Discepoli, usciere ivi addetto incaricato di ricevere le notifiche degli atti giudiziari in di lui precaria assenza;

2° alla sub-concessionaria dell'esercizio Società anonima industriale, in persona del presidente del suo Consiglio di amministrazione signor commendatore Saverio Parisi, residente per ragione della carica presso la sede della Società medesima in Roma, via San Martino al Macao, n. 4, ivi consegnandone copia a mano del signor Discepoli Carlo, usciere ivi addetto incaricato di ricevere le notifiche in di lui precaria assenza.

Roma, 11 gennaio 1913.

L'ufficiale giudiziario
Augusto Diana.

Ordine di Servizio N. 265 (M. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Castelletto Busca.

Dal giorno 25 agosto 1913 sulla linea Busca-Dronero, verrà aperta all'esercizio la fermata di Castelletto Busca alla progressiva Km. 6 + 192,55 con fabbricato viaggiatori a destra nel senso da Busca a Dronero.

Non essendo la fermata provvista di segnali, alla eventuale protezione dei treni provvederà il personale dei treni stessi.

La fermata di Castelletto Busca viene ammessa ai trasporti — in servizio interno e cumulativo italiano — di viaggiatori, bagagli e cani e di merci a G. V. ed a P. V. Ord. limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 500 costituite da colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 50.

La fermata stessa eseguirà i propri versamenti alla Cassa di Torino quattro volte al mese con la periodicità indicata per la lettera F, di cui l'Ordine di Servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra nella Prefazione generale all'orario generale di servizio, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 266. (C).

Servizio internazionale. - Avvisi di impedimento alla riconsegna e avvisi di impedimento al trasporto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 244-1913)

1. - In conformità alla nuova disposizione complementare N. 1 all'art. 24 della Convenzione di Berna, che verrà pubblicata col 4° Supplemento (1° settembre 1913) alle Disposizioni regolamentari relative ai servizi internazionali, gli avvisi che le stazioni destinatarie dirigono agli speditori, pel tramite della stazione di partenza, nei casi di impedimento alla riconsegna, cui si riferisce l'art. 41 dell'Istruzione pei trasporti da e per l'estero, devono essere redatti o nella lingua ufficiale della stazione speditrice o in una delle due lingue francese o tedesca.

Allo scopo di facilitare alle stazioni l'adempimento di detta disposizione, si è adottato un modulo intitolato « Avviso di impedimento alla riconsegna » (Mod. C-II-98), in tre lingue (italiana, francese e tedesca), il quale si compone di tre parti: della matrice e dell'avviso (sul recto) da redigersi entrambi dalla stazione italiana destinataria della spedizione, e della risposta (a tergo) da redigersi dalla stazione estera di partenza che vi indica le disposizioni avute dallo speditore.

L'avviso contiene l'indicazione, in formule distinte, dei motivi di impedimento alla riconsegna che più comunemente possono verificarsi e la stazione che lo emette cancella con tratti di penna tutte le formule che non si prestano al caso, in modo da lasciare intatta solamente quella o quelle che vuole notificare.

Avvertesi che, per evitare malintesi, occorre che le cancellature di cui sopra siano ben precise e visibili e quindi si raccomanda alle stazioni di usare in ciò la massima diligenza.

L'avviso in parola, tenuto presente il disposto del punto (2) dell'art. 24 della Convenzione di Berna, deve essere spedito senza ritardo *direttamente alla stazione di partenza* (non a quelle nelle quali la spedizione fosse stata eventualmente ricarteggiata) in piego postale raccomandato, ponendo la relativa spesa a carico della merce.

Ricevuto di ritorno l'avviso colla risposta della stazione di partenza, la stazione destinataria che lo ha emesso provvede immediatamente all'esecuzione delle disposizioni del mittente, dopo di che, se da dette disposizioni vengono a risultare modificazioni contabili in materia di tasse e spese o di assegno, la stazione destinataria medesima provvede nei modi d'uso al pareggio colla stazione di partenza, per tramite del transito di confine.

Ricordasi che nel caso inverso, e cioè quando sono le stazioni italiane quelle che ricevono dalle stazioni estere avvisi di impedimento alla riconsegna di spedizioni dirette all'estero, redatti in lingua francese o tedesca, esse non hanno che da rimetterli allo speditore senza preoccuparsi di farne la traduzione, inquantochè è a lui che, a sensi della nuova disposizione complementare suaccennata, incombe la cura della traduzione medesima.

Avvertesi però che la risposta contenente le disposizioni dello speditore deve essere restituita direttamente alla stazione emittente dell'avviso a cura di quella speditrice del trasporto, non essendo ammesso che possa fare ciò lo speditore di propria iniziativa, senza passare pel tramite di detta stazione speditrice.

All'atto di tale restituzione la stazione speditrice del trasporto effettua, nei modi d'uso, sulla stazione destinataria immediata ripresa della spesa per la raccomandazione, allegandovi i documenti giustificativi, sempre quando le spese stesse non siano già state versate dal mittente della spedizione all'atto della presentazione delle sue disposizioni alla stazione speditrice.

S'intende che, per le spedizioni in partenza dall'Italia, le stazioni italiane debbono dal canto loro accettare le analoghe riprese fatte dalle stazioni estere pel ritorno dell'avviso colla risposta e porre il relativo ammontare a carico della merce.

II. - Nell'intento di rendere più agevole il compito delle stazioni anche nei casi di cui agli articoli 7, disposizione complementare 6 *a*), e 18 della Convenzione di Berna, ed agli articoli 35 *b*) e 37 *a*) della Istruzione pei trasporti da e per l'estero, si è adottato un analogo modello di « Avviso d'impedimento al trasporto » (Mod. C-H-99), pure in tre lingue, per l'uso del quale valgono le stesse norme e le stesse raccomandazioni indicate pel modulo precedente.

Si previene infine che mediante un 1° supplemento all'Istruzione pei trasporti da e per l'estero, in corso di pubblicazione, vengono modificati gli articoli dell'Istruzione stessa relativi a quanto precede.

La prima distribuzione degli accennati moduli C-H 98 e C-H 99 sarà effettuata dalle Divisioni di movimento, ed in seguito le forniture perverranno alle stazioni interessate a mezzo dei competenti magazzini stampati in relazione ai singoli fabbisogni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 267. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 252-1913).

Con effetto dal 1° agosto 1913 è stato attuato un secondo foglio di modificazioni alla Parte II *A* della tariffa pel servizio cumulativo italo-belga (Edizione 1° agosto 1913). Il detto foglio viene distribuito dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, e le stazioni potranno rimetterlo gratuitamente, dietro richiesta, ai possessori della precitata tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 268. (C).

Tariffa locale N. 206 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 214-1913).

Col 1° settembre 1913 la tariffa locale N. 206 P. V. valevole per le merci in destinazione per l'estero, sarà estesa alle spedizioni di « canapa comune ecc », di « olio di ricino medicinale », di « telerie, tovaglierie ecc. », di « spazzole ecc. » dirette a Mestre.

In conseguenza, dopo l'indicazione « Venezia Marittima », quante volte ripetuta nella colonna delle stazioni destinatarie della tariffa suddetta, deve essere aggiunta l'indicazione « e Mestre ».

Nelle avvertenze *a*) e *b*) della tariffa stessa, dopo l'indicazione di « Venezia », aggiungere « e Mestre ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 269. (C.).

Trasporti di spiriti.

(Vedi Ordini di Servizio N. 107-1910 e 91-1913).

In forza della legge 8 giugno 1913 N. 572, è stato ridotto da *dieci a cinque litri* il limite massimo pei trasporti di spiriti e bevande alcooliche e di tutti gli alcools diversi dall'etilico, greggi o raffinati, oltre il quale è obbligatoria la bolletta di legittimazione.

Di conseguenza, è da introdursi la relativa variante nel primo e nel secondo capoverso dell'art. 217 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie il cui testo fu già modificato con la I Appendice al regolamento stesso, nonchè nel secondo capoverso dell'articolo 281.

Inoltre, per effetto di altra disposizione della detta legge, il penultimo capoverso dell'art. 217 deve essere sostituito col seguente:

« Però, sono esenti da ogni vincolo i liquori e le bevande alcoo-
« liche contenuti in bottiglie di capacità non superiore a 2 litri,
« chiuse a macchina, con tappo e con capsula metallica portante
« impressa l'indicazione della Ditta fabbricante e del Comune ove
« esiste la fabbrica ».

Le disposizioni in parola saranno comprese nella seconda appendice al citato regolamento.

Nell'occasione, avendo il Ministero delle Finanze rilevato che sovente le bollette di legittimazione scortanti trasporti di spiriti,

mancano del bollo ad umido necessario perchè le bollette medesime siano valide, si richiamano le stazioni all'osservanza rigorosa del disposto dell'art. 220 del ripetuto regolamento, con diffida che nei futuri casi di omessa applicazione del bollo, malgrado la richiesta del mittente sul documento di trasporto, saranno presi severi provvedimenti a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 270. (C.).

Servizio merci italo-francese (oltre la P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1913).

A decorrere dal 1° settembre prossimo entrerà in vigore la nuova edizione della tariffa diretta italo-francese per i trasporti a Piccola Velocità in destinazione ed in provenienza delle reti poste oltre la Ferrovia da Parigi a Lione ed al Mediterraneo.

I nuovi fascicoli pubblicati sono costituiti della *Parte I B* (Prescrizioni di tariffa - Nomenclatura e classificazione delle merci) e della Parte II A (Elenco delle stazioni francesi - Prezzi applicabili alle percorrenze estere - Tariffe per le operazioni e formalità doganali ai transiti).

Per quanto riguarda i prezzi valevoli sulle percorrenze italiane (classi generali e tariffe eccezionali), a partire dalla stessa data, entrerà in vigore l'apposito fascicolo, già introdotto col 1° Supplemento 1 maggio 1913 nel volume generale dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti effettuati in servizio diretto internazionale » (Parte II B - Fascicolo 2).

Le stazioni italiane, ammesse ad effettuare ed a ricevere trasporti sotto il regime della tariffa in parola, risultano dall' « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine », che con la stessa data sarà pubblicato per tutti i servizi internazionali. Le stazioni stesse sono quelle che nel citato elenco recano le distanze dai transiti di Pino e Chiasso, rispettivamente alle colonne 7ª ed 8ª.

In relazione a quanto sopra, la tariffa diretta italo-francese (oltre la P. L. M.), in vigore dal 1° settembre prossimo, resta così costituita:

a) Parte I *A* - Disposizioni regolamentari (edizione 22 dicembre 1908);

b) Parte I *B* - Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe - Nomenclatura e classificazione delle merci (edizione 1° settembre 1913);

c) Parte II *A* - Elenco delle stazioni francesi - Prezzi applicabili sulle percorrenze estere - Tariffe per le operazioni e formalità doganali ai transiti (edizione 1° settembre 1913);

d) Parte II *B* *Fascicolo* 1 - Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine (edizione 1° settembre 1913).

Fascicolo 2 - Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana (edizione 1° novembre 1911) e relativi supplementi.

I volumi anzidetti trovansi in vendita presso le principali stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 271. (M.).

Estensione di servizio nella stazione di "Valsacco".

(Vedi Ordini di Servizio N. 10-1905 e 61-1909).

La stazione di *Valsacco*, già ammessa ai trasporti a piccola velocità ordinaria a vagone completo da o per la «Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero» e da e per la «Società Distillerie Meridionali», col pagamento delle tasse a norma dell'avvertenza *C* a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908), ma senza bisogno di preventiva autorizzazione, è stata abilitata a ricevere ed effettuare, alle identiche condizioni, anche i trasporti per conto

della « Società Anonima Trasporti Innocente Mangili », utente del raccordo della predetta Società Valsacco.

Di conseguenza la nota (9) a pag. 102 del citato prontuario dovrà essere modificata come segue:

« (9) Ammessa ai soli trasporti a vagone completo da e per la « Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero, la Società « Distillerie Meridionali e la Società Anonima Trasporti Innocenti « Mangili, col pagamento delle tasse a norma dell'avvertenza *C* a « pag. 5, ma senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 272 (M. C.).

Indirizzi, marche e numeri sui colli di merci in dettaglio.

Per l'articolo 95 delle tariffe, i colli di merci da trasportarsi in dettaglio, tanto a grande quanto a piccola velocità, debbono portare l'indirizzo chiaro e preciso della stazione cui sono diretti, oltre le marche ed i numeri; e tali indicazioni debbono essere riportate in modo esatto sul documento di spedizione.

Risulta invece che siffatta prescrizione non è sempre osservata, e ciò è causa di non pochi disguidi e perdite.

Si richiamano perciò le stazioni all'obbligo di far osservare la prescrizione, verificando attentamente che i colli presentati per la spedizione si trovino nelle condizioni suindicate, che non vi siano sui colli altri indirizzi, marche o numeri in più di quelli inscritti nelle richieste di spedizione e che gli stessi siano scritti od impressi in caratteri indelebili.

Se i colli portano anche indirizzi, marche o numeri non riportati nelle richieste di spedizione e che in generale si riferiscono a precedenti trasporti, si invitino gli speditori a raschiarli o cancellarli con colori indelebili e qualora gli speditori stessi, per esimersi da tale operazione, cercassero di ricorrere all'espediente di aggiun-

gere le marche ed i numeri a quelli già riportati sul documento di trasporto, non si dovrà acconsentire, a meno che gli uni e gli altri costituiscano sul collo un gruppo unico bene in evidenza e facilmente leggibile.

I capi stazione e capi gestione dovranno fornire al personale preposto all'accettazione dei trasporti precise istruzioni e dovranno poi sorvegliare che queste siano seguite, per non dover poi rispondere dei danni che eventualmente potessero derivare all'Amministrazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, *al personale delle gestioni, ai guardafreni scritturali delle squadre di trasbordatori ed ai capi squadra e facenti funzione addetti ai magazzini.*

Ordine di Servizio N. 273. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Nella Parte I-*B* della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal 1° ottobre 1913, le seguenti modificazioni:

Pag. 107. — togliere, dalla voce N. 1914/1670 la parola « greggie » e sostituire la classificazione italiana della voce stessa con la seguente: 11/6/14.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 274 (M. C.).

Ammissione della stazione di Ospitale al completo servizio merci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 155-1913).

In seguito all'ultimata costruzione della strada d'accesso alla stazione di Ospitale della linea Belluno-Cadore, il servizio merci della stazione stessa, ora limitato ai trasporti a grande velocità e piccola velocità ordinaria per spedizioni fino a Kg. 200 costituite da colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno, viene esteso dal 1° settembre 1913 a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, senza alcuna limitazione, di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, di feretri, di veicoli e di bestiame.

In relazione a quanto sopra, a pag. 65 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », di fronte al nome di Ospitale, le indicazioni delle colonne dall'8ª alla 12ª dovranno essere sostituite con le seguenti:

/G/A/O/V/B/

e si dovrà cancellare l'annotazione (8) in calce alla pagina stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 275. (M.).

Trasformazione della fermata di Montecorvino in stazione.

Dal giorno 1° settembre 1913 la fermata di Montecorvino della linea Salerno-Potenza verrà trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni.

All'uopo il binario di raddoppio di detta fermata venne prolungato verso Potenza portandone il deviatoio estremo alla progressiva Km. 69 + 864,80 onde la lunghezza utile del binario stesso è di metri 341. Il disco di 2ª categoria a protezione della stazione di Montecorvino, lato Potenza, è stato mantenuto nella sua posizione attuale alla destra dei treni in arrivo ed a m. 626,80 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

Furono inoltre aumentati gli impianti per il servizio merci, dotando la stazione anche di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate.

I deviatoi estremi e quelli di allacciamento della 1ª linea col binario merci sono muniti di fermascambi di sicurezza.

In conseguenza di quanto sopra a pagina 59 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) di fronte al nome di Montecorvino si dovrà esporre 1 nella colonna 19, e 30 nella colonna 20.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Napoli.*

Ordine di Servizio N. 276. (M. e C.).

Estensione del servizio merci a S. Ilario del Jonio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 272-1912).

Dal giorno 1° settembre 1913 il limite massimo di peso dei colli costituenti le spedizioni da e per la fermata di *S. Ilario del Jonio,* tanto a grande velocità che a piccola velocità ordinaria, viene portato da 80 kg., quale è attualmente, a kg. 100, fermo restando il peso di kg. 1000 per spedizione.

In conseguenza l'annotazione (11) in calce alla pagina 85 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche

fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » dovrà essere sostituita dalla seguente:

(11) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 1000 e composti di colli di peso non superiore ai kg. 100 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 277. (M. e C.).

Apertura all'esercizio del raddoppio Serranova.

Dalle ore 8 del 1° settembre 1913, verrà aperto all'esercizio il raddoppio Serranova, fra le stazioni di Carovigno e S. Vito dei Normanni della linea Foggia-Brindisi, per uso esclusivo del servizio movimento, per gli incroci e le precedenze.

Fabbricato di servizio. — Finchè non venga costruito l'apposito fabbricato sarà adibita ad uso ufficio la casa cantoniera al Km. 739+930 che trovasi a destra nel senso da Foggia a Brindisi.

Binari di corsa. — Due compresi fra le progressive Km. 739+853 e Km. 740+379.70 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 405.

Segnali di protezione. — Due semafori di 2ª categoria a sinistra dei treni cui comandano, ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 700 quello verso Foggia e di m. 800 quello verso Brindisi.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5426 con la chiamata R. R.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Bari.*

Ordine di Servizio N. 278. (C.).

Tariffe dirette internazionali. - Parte II B.

(Vedi Ordine di Servizio N. 246-1913).

Fascicolo 1°.— Col 1° settembre 1913 viene pubblicato un nuovo elenco delle stazioni italiane ammesse ai servizi internazionali, in sostituzione dei singoli elenchi compresi nelle varie tariffe dirette.

Il detto elenco, che forma la parte II-*B* Fascicolo 1° delle Tariffe Internazionali, comprende tutte le stazioni della rete divise in tre gruppi:

a) stazioni ammesse alla corrispondenza diretta con l'estero;

b) stazioni ammesse al servizio internazionale con appoggio ad una delle stazioni ammesse alla corrispondenza diretta;

c) stazioni escluse dai servizi internazionali.

Per la tassazione dei trasporti, il loro carteggio, l'emissione delle note di affrancazione, ecc. si dovranno osservare le prescrizioni contenute nel Capo IV dell' « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero » (edizione 1° gennaio 1913), richiamate nelle « Avvertenze » premesse all'elenco in parola.

Con l'attuazione del detto elenco, che sarà posto in vendita nelle stazioni principali al prezzo di L. 1.50, restano abrogati tutti gli Ordini di Servizio, emanati anteriormente al 1° agosto 1913, che riguardano le disposizioni relative all'ammissione delle stazioni italiane ai servizi internazionali, nonchè gli elenchi delle dette stazioni compresi nelle varie tariffe internazionali, eccezione fatta per quello annesso alla tariffa diretta italo-neerlandese (edizione 1° gennaio 1912).

Fascicolo 2°. — Col 1° settembre 1913 vien pure pubblicato il 3° supplemento al volume dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti effettuati in servizio diretto internazionale ».

Il detto supplemento, comprende alcune variazioni ai prezzi delle tariffe speciali per le merci in transito e delle tariffe ecce-

zionali, derivanti dalle diminuzioni di distanze per l'apertura all'esercizio delle linee: Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento e Motta di Livenza-Portogruaro.

Il supplemento in parola sarà posto in vendita al prezzo di L. 0,40.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 279. (C.).

I° Supplemento all'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (Servizio internazionale).

(Vedi Ordine di Servizio N. 2-1913).

Col 1° settembre 1913, viene attivato il 1° Supplemento all'Istruzione di cui sopra, entrata in vigore il 1° gennaio 1913.

In detto supplemento sono comprese parecchie modificazioni ed aggiunte, riguardanti in modo speciale la ristampa degli allegati XIV (Nota d'affrancazione) e XV (Avviso d'incasso dell'assegno) nonchè le disposizioni per l'eseguimento dei trasporti in base alla tariffa in servizio cumulativo con le Poste Svizzere su cui si richiama l'attenzione degli agenti.

La pubblicazione in parola sarà distribuita alle stazioni ed uffici interessati, a mezzo dell'ufficio contabilità di Firenze.

Circolare N. 67. (C.).

Chiusura delle agenzie di città a Palazzo S. Gervasio a Palmi ed a Velletri.

(Vedi Circolari N. 73 e 74-1912; 27-1913).

Col giorno 31 agosto 1913 verranno chiuse le agenzie di città a Palazzo S. Gervasio a Palmi ed a Velletri e cesserà, di conseguenza, il servizio dei trasporti a domicilio tra quei comuni e le stazioni omonime.

Pertanto si dovranno cancellare le relative indicazioni alle pagine 25, 26, 33 e 36 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », e le lettere G. P. poste alla colonna 14 delle pag. 66, 67 e 103 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche edizione 1908 », di fianco ai nomi delle stazioni suddette.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 68. (C.).

Apertura dell'agenzia di città a Melzo.

Il giorno 1° settembre 1913 si aprirà in Melzo l'agenzía di città e verrà attivato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra quel comune e la stazione omonima.

Nell'unito prospetto sono indicate le relative aggiunte da introdursi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio — edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche — edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 69. (C.).

Indicazione, sui biglietti facoltativi, sui fogli di via delle spedizioni a bagaglio e sulle contabilità relative, della via per la quale sono istradati i trasporti.

Si verifica con frequenza che, in opposizione alle analoghe disposizioni contenute negli art. 7, 23, 28 e 44 delle norme contabili delle gestioni Viaggiatori e Bagagli si omette di esporre, od è incompletamente esposta, sui biglietti, sui fogli di via dei bagagli

nonchè nell'apposita colonna dei vari prospetti contabili la via da percorrere.

Richiamasi pertanto il personale interessato all'osservanza delle suaccennate disposizioni facendo presente che l'indicazione della via sui biglietti facoltativi di qualsiasi specie, sui fogli di via dei bagagli, nonchè sulle contabilità relative è indispensabile *ogni qualvolta i trasporti siano diretti a destinazione alle quali si possa giungere per vie diverse.*

La via da percorrersi deve essere sempre precisata col nome di una, di due od anche di più stazioni di transito od intermedie, tenuto conto della maggiore o minore lunghezza del percorso, di guisa che non possa nascere dubbio intorno al vero istradamento dei trasporti.

Particolarmente importa la chiara menzione della via pei trasporti viaggiatori e bagagli implicanti il transito sulle linee:

Mantova-Modena
Asti-Chivasso
Borgo S. Lorenzo-Pontassieve
Motta di Livenza-Portogruaro
S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza

dovendo tenersi i relativi prodotti in separata evidenza dal Controllo.

Si avverte che ove continuasse a verificarsi la inosservanza delle accennate disposizioni saranno adottati provvedimenti disciplinari a carico degli agenti responsabili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Allegato alla Circolare N. 68-1913.

AGGIUNTE

AL FASCICOLO

« **Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio** ».

(Edizione 1912)

— A pag. 23, tra i nomi delle stazioni di Massa e Messina indicare: « Melzo vedi pag. 36 ».
— A pag. 36 aggiungere le seguenti indicazioni:

Avvertenza a pag. 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				

1ª e 2ª	(*) Melzo (1)	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.60	0.20	0.25	0.60	0.20	0.20	

— e riportare in calce la seguente nota:

(1) Per le damigiane di vino di qualsiasi peso e per i colli di peso superiore al quintale, da prendere o consegnare a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa viene raddoppiata.

Aggiunte al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

— **A pag. 54**, colonna 14, di fianco al nome della stazione di Melzo, aggiungere le lettere « G. P. ».

Nella prefazione generale all'Orario Generale di servizio (parte II) si dovrà:

— a pagina 12 fra Castelleone e Castelletto Ticino inscrivere:

Castelletto Busca LO-a / T / 12 /.

Nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908), si dovrà:

— a pagina 28, dopo Castelleone esporre:

Castelletto Busca / Busca Dronero / Torino / Cuneo / 21 bis / V / B / G (8) / O (8) / - / - / - / - / - / - / - / - / - / - / - / - /

Riportare in calce alla stessa pagina 28 la seguente annotazione: (8) limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 500 costituite da colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

A pagina 116 nella tabella 21 bis fra Busca e Monastero Pratavecchia inserire Castelletto Busca con le seguenti distanze:

per Busca 7;
per Monastero Pratavecchia 3;
per Dronero 7.

A pagina 224 fra Castelleone e Castelletto Ticino inserire:

Castelletto Busca 129-102-30-15 / 1356* / 1370* / /.

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni della Rete inseriranno, nella sede opportuna, il nome della fermata di Castelletto Busca (linea Busca-Dronero), ed esporranno la relativa distanza regolandosi secondo quanto appresso:

— Le stazioni di Busca, Monastero Pratavecchia e Dronero rileveranno la propria distanza dalla tabella 21 bis a pagina 116 del ripetuto « Prontuario generale ».

— Le altre stazioni della Rete formeranno detta distanza aggiungendo Km. 7 a quella esposta nei loro prontuari per la stazione di Busca, e per istradamento esporranno quello stesso indicato per la stazione di Busca.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato, che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1° ottobre 1910) » nella sede opportuna dovrà essere esposto:

/ Castelletto Busca / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 3 / /.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) » nella sede opportuna dovrà essere esposto:

/ Castelletto Busca / 581 / 916 / 1367 /.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) » nella sede opportuna dovrà essere esposto:

/ Castelletto Busca / Savona-Livorno C. / 584 / Savona-Livorno C.-Roma / 919 / Savona Livorno C.-Battipaglia / 1370 /.

Ordine di Servizio N. 11v (P.).

Indennità speciale agli agenti residenti in alcuni Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

L'On. Consiglio di Amministrazione ha deliberato:

1° Che agli agenti di ruolo ed a quelli avventizi in servizio continuativo residenti nei Comuni di Messina, Reggio Calabria e Palmi sia corrisposta, dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914, una indennità pari ad 1/6 dell'indennità regolamentare di trasferta ed in ogni caso non superiore a L. 53 nè inferiore a L. 16 mensili;

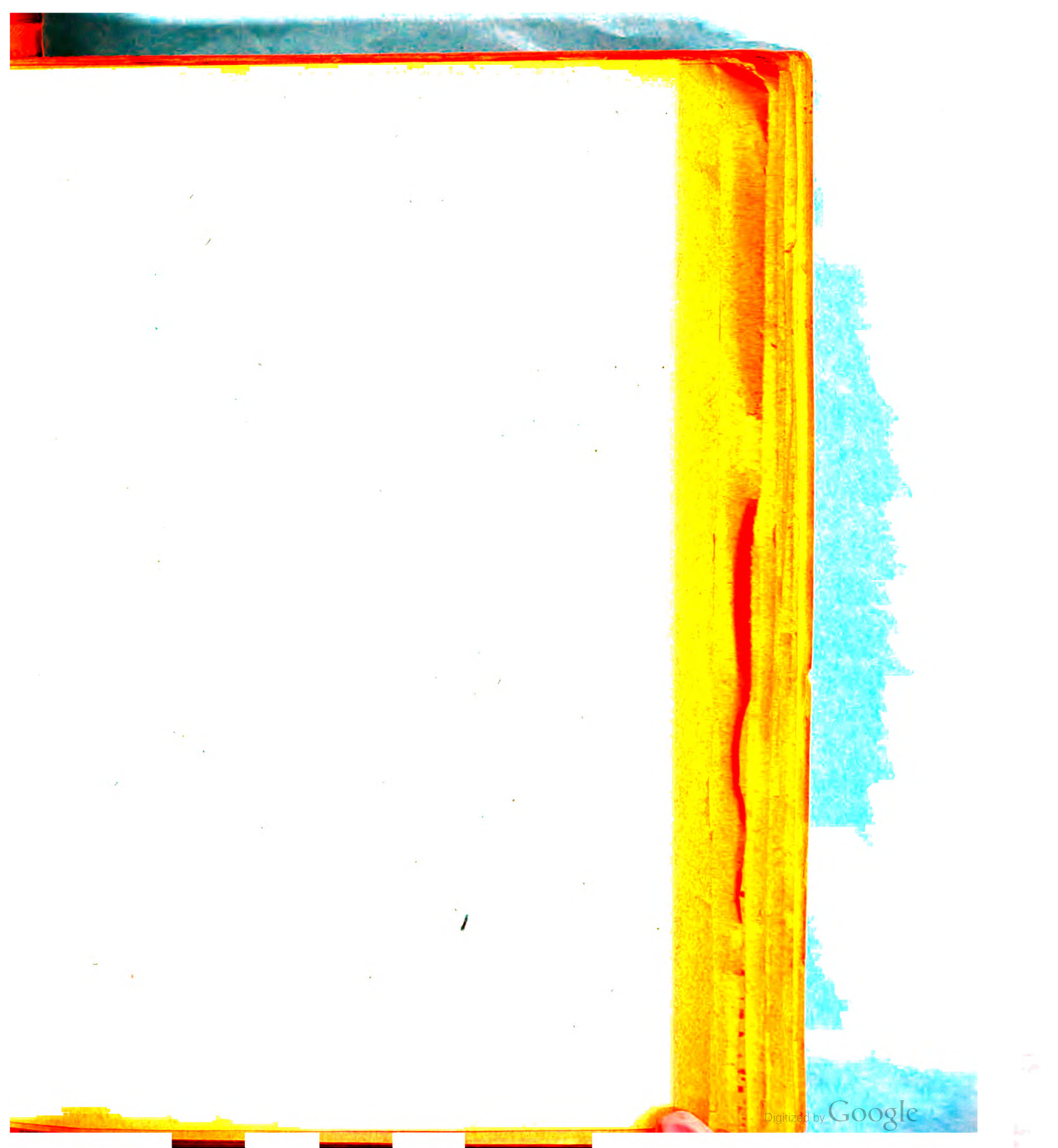
2° Che agli agenti di ruolo ed avventizi in servizio continuativo residenti in quelli tra i Comuni compresi nei R. R. D.D. 3 agosto 1909 n. 595 e 3 marzo 1910 n. 111 emanati in relazione all'art. 1° della legge 12 gennaio 1909 n. 12, che abbiano avuto una percentuale di case distrutte o rese inabitabili non inferiore all'80 %, sia corrisposta dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 una indenità di L. 16 mensili;

3° Che le indennità di cui sopra siano corrisposte per tutte le giornate per le quali sia stato corrisposto agli agenti lo stipendio o la paga, nonchè nelle prime tre giornate di malattia (anche se dovute ad infortunio) per gli agenti a paga.

Durante le assenze dal Servizio in cui sia stata corrisposta all'agente soltanto una parte dello stipendio o della paga, dette indennità dovranno essere ridotte nello stesso rapporto in cui sarà stato ridotto lo stipendio o la paga.

Le indennità suddette dovranno essere liquidate e corrisposte agli agenti indipendentemente dalle indennità regolamentari di trasferta eventualmente ad essi spettanti per missioni fuori residenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Parte III. — N. 35 - 28 agosto 1913.

Circolare N. 110R (C.).

VI Congresso magistrale nazionale della " Nicoló Tommaseo " in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Napoli e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 agosto all'8 settembre 1913.

Ritorno: dal 3 al 15 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 111R (C.).

Concorso e congresso di Educazione Fisica in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 12 settembre 1913.

Ritorno: dal 5 al 17 settembre 1910.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, agosto 1913 - Tip. Editrice Nazionale - C-80.

SENTENZA

Contratto di fornitura - Penali - Loro decorrenza - Legittimità della domanda di danni assieme a quelle delle multe.

Le penalità stipulate per il semplice ritardo cominciano a decorrere naturalmente dal momento della mora fino allo adempimento della obbligazione assunta. Il fatto che i termini delle consegne siano scaduti durante il giudizio di risoluzione del relativo contratto, promosso dal fornitore e chiusosi con la di lui soccombenza non esclude l'applicazione delle multe, perchè il contratto stesso rimane sempre in vita fino al totale suo adempimento, risoluzione ed estinzione, continuando a far decorrere le multe pattuite. Nè si potrebbero ritenere sospesi, nelle more della causa i detti termini, svolgendosi il giudizio a tutto rischio e pericolo della parte soccombente. È ammissibile la contestuale domanda delle penali e dei danni, perchè essendo le prime state stipulate per il semplice ritardo e cioè per i danni moratori, non riguardano i secondi derivanti dall'inadempimento.

R. TRIB. CIV. DI ROMA, 28 Aprile 1913 - Sozzani Francesco c. Ferrovie di Stato.

IN ATTO ED IN DIRITTO.

Mediante contratto 30 Marzo 1912 (Reg. in Palermo il 16 maggio successivo al N. 17379) l'Ing. Ernesto Marotti e Francesco Sozzani si obbligarono in solido, di fornire alla Società italiana per le Strade Ferrate della Sicilia 100.000 traverse, da me-

tri 2,60 × 0.13 delle quali 2/3 di quercia rovere, e 1/3 di quercia farnia al prezzo unitario unico di L. 4.50, da consegnarsi, franco bordo, nel porto di Messina, in diverse partite, non minore ciascuna di 500 traverse, restando espressamente convenuto che la fornitura dovesse essere esaurita non più tardi del 30 giugno 1905.

Il termine stesso fu, nel corso del contratto, prorogato col consenso del R. Ispettorato ferroviario governativo, a tutto il 30 dicembre 1906, a condizione peraltro che la Ditta fornitrice avesse consegnato, entro il mese di giugno 1905, altre 14.000 traverse, in aggiunta alle 46.233 consegnate a tutto dicembre 1904, condizione che non si verificò, essendosi la consegna di ulteriori traverse limitata a tutto il mese di giugno suddetto a N. 2295. Ciò nonostante le Ferrovie dello Stato, subentrate, a datare dal 1° luglio 1905, nell'esercizio della rete sicula, in forza della legge 22 aprile stesso anno, continuarono a ricevere altre traverse da essi Marotti e Sozzani, per modo che questi si trovarono ad avere fornito, al 19 dicembre 1905, complessivamente 52.635 traverse delle 100.000 stabilite nel contratto, restando così tenuti a consegnarne 43.900, che non si curarono di fornire. Malgrado tale inadempienza i medesimi credettero di poter muovere causa alle Ferrovie dello Stato, convenendole, assieme col Ministero dei LL. P.P. avanti questo Tribunale con citazione 6 agosto 1905, per sentirsi pronunciare la risoluzione del contratto, per colpa delle Ferrovie medesime, e condannare ai danni per il motivo di avere indebitamente ritardato il pagamento di una fattura e l'esame di un campione presentato dai fornitori. Tale giudizio, nel quale intervenne volontariamente la Società per le Strade Ferrate della Sicilia, finì con la soccombenza di essi Marotti e Sozzani, che, con decisione del 26 marzo - 4 aprile 1906, confermata in appello, con pronuncia del 24 maggio - 4 giugno 1907, divenuta irrevocabile, in seguito a sentenza della Corte di Cassazione di Roma 22 maggio 3 giugno 1908, videro respinte tutte le loro domande e furono dichiarati tenuti « all'adempimento del contratto di fornitura 30 marzo 1902 e relativo capitolato d'oneri, prorogato sino al 31 dicembre 1906, e tenuti altresì alle multe quali siano incorsi pel ritardo nell'adempimento degli obblighi contrattuali, a mente del ricordato contratto » e cioè dell'Art. 9 che commina una penalità corrispondente all'1 % sul valore delle partite ivi consegnate

per ogni 10 giorni di ritardo. Non avendo essi Marotti e Sozzani provveduto all'esecuzione di quanto venne statuito dal giudicato, e salvi ed impregiudicati i diritti e le ragioni spettanti alla Società per le strade ferrate della Sicilia, per quanto concerne le multe maturatesi durante la sua gestione e per tutt'altro le possa competere, con atto del 19 maggio 1909 l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato, in persona del suo Direttore Generale sig. Riccardo Bianchi, diffidò i detti Marotti e Sozzani a provvedere, in solido, al pagamento delle multe per ritardate consegne e maturatesi e maturande, a favore di essa Amministrazione per le Ferrovie dello Stato fino al giorno dell'effettivo pagamento, nonchè al saldo della fornitura in N. 43.900 traverse, al prezzo ed alle modalità contrattuali, entro due mesi dalla notifica dell'atto stesso, e nel contempo convenne i medesimi Marotti e Sozzani, nel caso che a tale invito non avessero ottemperato, davanti a questo Tribunale per sentirsi, con sentenza munita di clausola di provvisoria esecuzione:

1) Condannare solidalmente alla residuale esecuzione del contratto 30 marzo 1902 — e quindi alla consegna — nel termine che al Tribunale piacesse fissare ed in ogni caso non oltre i 60 giorni dalla data della notificazione della sentenza, delle 43.900 traverse, delle pattuite qualità e dimensioni nonchè al pagamento delle multe ai termini del contratto.

2) Condannare solidalmente, pel caso di mancata esecuzione della sentenza emananda, al pagamento delle multe, nonchè al ristoro dei danni che essa Amministrazione istante ha subìti e che fosse per subire, sia per effetto del riappalto o della fornitura diretta delle traverse ancora da consegnare.

3) Condannare solidalmente alle spese ed al compenso di avvocato.

Successivamente la medesima Amministrazione istante, con atto del 21 agosto 1909, esponendo che i due mesi dalla notifica del suddetto atto di diffida erano inutilmente decorsi e che essi Marotti e Sozzani non si erano costituiti in giudizio, rinnovò agli stessi la citazione, insistendo nell'accoglimento di tutte le

domande contro i medesimi spiegate col primo atto 18 maggio 1909.

All'udienza di spedizione i procuratori delle parti presero le conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO

Attesochè i convenuti eccepirono che è assurdo parlare di un termine massimo di 60 giorni per la residuale fornitura delle traverse ad essi chiesta, e ciò per varie ragioni, principale quella che i boschi non possono abbattersi senza rispetto alla stagione silvana, che importa un termine di gran lunga superiore. È assurdo inoltre il pagamento di penali in misura indefinita e proporzionale al tempo decorso e che potrà decorrere sino all'adempimento dell'obbligo che da loro ancora si pretende.

Il Tribunale con la precedente sentenza disse quali e quante siano le penali dovute ed al pagamento delle medesime essi non si opposero mai, nè si oppongono; ma negano le successive, sulle quali, contrariamente a quanto ritengono le ferrovie non vi fu pronuncia con detta sentenza, nè poteva esservi, per mancanza di analoga domanda, ed alle quali perciò essi non possono essere tenuti per giudicato. Nè possono essere obbligati per contratto; inquantochè la multa è una liquidazione convenzionale di danni per ritardi nelle singole consegne dalle scadenze dei termini contrattuali durante l'esecuzione del contratto, e detti termini ebbero a consumarsi in corso di giudizio, o quando meno, a rimanere sospesi e nessun altro termine ad essi all'uopo assegnato, a prescindere poi che, con l'inizio del giudizio, il contratto tra le parti rimase in istato di inadempienza, come in effetti si ritenne dalle Ferrovie, le quali ebbero direttamente a provvedere alla fornitura delle traverse non consegnate, sopportando una maggiore spesa di L. 8000, come esse stesse ebbero a confessare, e come d'altronde è a presumersi, dovendo le traverse contrattuali indubbiamente servire a determinati bisogni di allora.

Essendosi quindi il contratto interamente eseguito, le ferrovie possono pretendere i danni sofferti nella suddetta somma di 8000 lire, ma non al residuo adempimento del contratto stesso che più

non esiste. È assurdo infine chiedere contemporaneamente e contestualmente danni e penali. In ogni caso chi rese impossibile fino ad oggi la ulteriore esecuzione del contratto, alla quale essi convenuti si dichiararono disposti sin dall'atto di diffida loro notificato nel 18 maggio 1909, fu proprio l'Amministrazione delle Ferrovie con le sue esorbitanti ed ingiuste pretese. ed essa, per quanto occorra, in linea riconvenzionale, dovrà sopportarne le conseguenze. Attesochè tutte le suddette eccezioni ravvisansi infondate e vanno quindi respinte, con pieno accoglimento delle domande attrici. Invero, infondata è la prima eccezione, riflettente il termine per la consegna delle residuali traverse, che ascendono a più di 43.000, sessanta giorni soli, come termine massimo, sarebbero indubbiamente insufficienti, se dette traverse però non si fossero dovute tener pronte sin dal 1906, o se almeno i convenuti non si fossero dovuti sentire nel dovere di cominciare a procurarsele dall'epoca in cui la loro domanda per risoluzione del contratto fu irrevocabilmente respinta, o, quanto meno, da quella della diffida a consegnare ad essi, fatta il 18 maggio 1909. Colpa loro quindi se si trovano nella condizione di non poter adempire al loro obbligo in un termine che ad essi si concede solo per la consegna delle traverse che dovrebbero aver pronte.

Infondata del pari è la seconda eccezione riflettente il pagamento delle penali successive a quelle di cui in detta precedente sentenza. Tali multe però, anche a voler ritenere che non siano dovute per giudicato, non essendosene nel relativo giudizio specificatamente discusso, nè chiesto, è indubitato però che siano dovute in base al contratto. Trattasi di penali stipulate per il semplice ritardo, le quali naturalmente cominciano a decorrere dal momento della mora fino all'adempimento dell'obbligazione assunta. I termini per le singole consegne delle traverse sono scaduti, è vero, durante il primo giudizio, ma ciò non porta la cessazione del contratto il quale rimane sempre in vita sino al totale suo adempimento, risoluzione ed estinzione, continuando a far decorrere le multe stabilite, inquantochè, essendosi respinta la domanda di essi convenuti per la risoluzione del contratto stesso le parti sono ritornate nei loro diritti e doveri che avevano prima del giudizio. Se le penali dovessero decorrere solo per i ritardi durante l'esecuzione del contratto, ne deriverebbe questa assurda

conseguenza, dalle parti certamente non voluta, è cioè che per l'ultima consegna di traverse, anche se ritardata non sarebbe possibile la decorrenza di penali. Nè vi ha poi ragione di ritenere sospesi i detti termini durante il giudizio stesso, non essendovi disposizione di legge al riguardo, e svolgendosi il giudizio a tutto rischio e pericolo della parte soccombente. E tanto meno può ritenersi in istato di inadempienza il contratto coll'inizio del giudizio medesimo, perchè tale stato nei contratti allora soltanto si verifica quanto l'adempimento di essi in forma *specifica* non sia più possibile, e di ciò nella specie non è evidentemente a parlarsi. E così pure non può ritenersi estinto il contratto per essere stato dalle ferrovie direttamente provveduto alle traverse non consegnate; inquantochè a prescindere che si tratta, come le ferrovie giustamente osservano, di materiale di uso continuo e di periodica rinovazione , il quale non si acquista per una determinata e precisa occorrenza, ma si acquista per i bisogni generali e continui che esse ne hanno; a prescindere che dal contratto non risulta che qulle traverse si acquistavano per essere adoperate nell'allestimento di una determinata ferrovia o tronco di ferrovia, già ultimata, l'interrogatorio che dai convenuti si chiede a prova del loro assunto ravvisasi inidoneo allo scopo, giacchè con esso si vorrebbe provare non l'effettivo acquisto di traverse, da parte delle ferrovie, in luogo e vece di quelle non consegnate, ma la dichiarazione fatta da un impiegato delle ferrovie stesse, ammissiva dell'avvenuto acquisto.

Una tale dichiarazione, fatta poi non dal Direttore Generale che solo può, giusta la legge, impegnare anche con le sue sole ammissioni le Ferrovie, non proverebbero certo che queste abbiano effettivamente fatto detto acquisto.

Infondata è infine anche la terza eccezione, riguardante la richiesta delle penali e dei danni, inquantochè, a parte che le penali furono stipulate per il semplice ritardo, cioè per i soli danni così detti moratori, e non anche per i danni derivanti dall'inadempimento, questi son dovuti in base all'art. 14 del capitolato d'appalto, ove si dice che indipendentemente dalle penali stabilite le ferrovie hanno diritto al rimborso delle spese e dei danni causati dall'irregolare esecuzione del contratto.

Nè possono limitarsi i danni stessi per il fatto asserito dai convenuti di essersi essi dichiarati pronti all'ulteriore esecuzione del contratto in seguito alla diffida del 18 maggio; giacchè per la cessazione della mora non bastava che si dichiarassero pronti ad eseguire il residuo loro obbligo, ma occorreva che in effetti, anche contro la volontà delle Ferrovie, l'eseguissero con i mezzi che la legge consente, senza tener conto delle pretese che esse accompagnavano.

Conseguentemente anche l'interrogatorio da essi convenuti all'uopo deferito al rappresentante delle Ferrovie respinto.

Attesochè le spese seguono la soccombenza e la clausola di provvisoria esecuzione è nei limiti della legge, art. 409 cod. procedura civile.

P. q. m. uditi i procuratori delle parti, respinta ogni contraria istanza ed eccezione, accoglie la domanda spiegata dalle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Generale Ing. Riccardo Bianchi, con atti del 18 maggio e 21 agosto 1909 contro Marotti Ernesto e Sozzani Francesco, e per l'effetto, condanna esso Marotti e Sozzani in solido, alla residua esecuzione della fornitura da essi assunta con contratto 30 marzo 1902 e di cui in narrativa, assegnando ai medesimi il termine di giorni sessanta, dalla notifica della presente, per la consegna ed esse Ferrovie delle residuali traverse in N. 47365, alle clausole e condizioni tutte del summenzionato contratto. Si condanna inoltre, pure in solido, al pagamento delle penalità per ritardata consegna, nella misura in detto contratto pattuita, nonchè pel caso di mancata esecuzione di detta fornitura, anche ai danni che le Ferrovie dovessero subire sia per la mancata consegna delle traverse, sia pel riappalto, di esse e per la diretta fornitura delle medesime.

Condanna infine essi Marotti e Sozzani, anche solidalmente, alle spese del giudizio ed onorario di avvocato, da liquidarsi dall'estensore. Autorizza la esecuzione provvisoria della presente nonostante gravame.

Errrata-corrige

31-1913). — Alla 4ª linea, invece di
ggasi: Circolare N. 53-1913.

Servizio N. 255 (Boll. N. 33-1913) —
elazione alle aggiunte da farsi a pag. 85
ne dell'itinerario 35ᵛ in 33ᵛ.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 36

4 SETTEMBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Per memoria.

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Appendice N. 5 all' Ordine Generale N. 28-1912 — Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Bologna e di Ferrara . . . . . Pag. 567

Ordine di Servizio N. 280. — Apertura dell'esercizio della casa cantoniera di Castellavazzo . . . . . » 568

Ordine di Servizio N. 281. — Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore. . . . . . » 569

Ordine di Servizio N. 282. — Estensione di servizio nella fermata di Rosta. . . . . . » 572

Ordine di Servizio N. 283. — Apertura all'esercizio del tronco Vievola-Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia. . . . . . » 574

Ordine di Servizio N. 284. — Servizio cumulativo per le Poste Svizzere. . . . . . » 579

Roma, settembre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 285. — Servizi italo-austro ungarico, italo-belga e italo-germanico. . . . . Pag. 579
Ordine di Servizio N. 286. — Instradamento trasporti sulla linea Mestre-Bassano-Primolano . . . . » 580
Ordine di Servizio N. 287. — Ritorno gratuito copertoni privati » ivi
Ordine di Servizio N. 288. — Ammissione al servizio cumulativo del tronco Renate Veduggio-Romanò Fornaci della Ferrovia Monza-Molteno (esercitata dalla Società per le Ferrovie Nord Milano) . . . . » 581
Ordine di Servizio N. 289. — Avarie alle sale delle ruote ed ai veicoli . . . . » 582
Ordine di Servizio N. 290. — Ammissione nei bagagliai dei treni di lusso . . . . » 583
Circolare N. 70. — Chiusura dell'agenzia di città a Darfo . . » 584
Circolare N. 71. — Carri per trasporto marmi . . . . » 585

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Circolare N. 12ᵛ. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . Pag. 155

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 193

Appendice N. 3 all'Ordine Generale N. 28-1912. (S. L.).

Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Bologna e di Ferrara.

(Vedi Bollettino N. 44-1912; 21 e 28-1913).

A datare dal 16 settembre 1913, la circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Bologna e di Ferrara viene modificata come dal seguente prospetto:

DIVISIONI	SEZIONI	LINEE E TRONCHI DI LINEA COMPRESI IN CIASCUNA SEZIONE	*Osservazioni*
Bologna	Bologna	Modena (*i*)-Bologna (*i*). Bologna (*e*)-Pistoia (*e*). Bologna (*e*)-Nogara (*e*). Raccordo B. Panigale-Bivio Lavino. Modena (*e*)-Verona P.N. (*e*).	
	Ferrara	Bologna (*e*)-Padova (*e*). Rovigo (*e*)-Chioggia (*i*). Rovigo (*e*)-Dossobuono (*e*). Mantova (*e*)-Cerea (*e*). Legnago (*e*)-Monselice (*i*).	

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella adunanza del 27 agosto 1913.

Ordine di Servizio N. 280. (M.C.L.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Castellavazzo.

Dal giorno 1° settembre 1913 verrà aperta all'esercizio la casa cantoniera di Castellavazzo al km. 21 + 060, a destra della linea Cadore-Belluno, nel senso Perarolo-Belluno, fra le stazioni di Ospitale e Longarone-Zoldo, dalle quali dista rispettivamente chilometri 6 e km. 2.

Essa è protetta da due semafori di II[a] categoria collocati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di metri 814 quello verso Ospitale, e di metri 719 quello verso Longarone-Zoldo.

La suddetta casa cantoniera sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909. Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno per le stazioni ed ai prezzi indicati nel prospetto allegato A.

In partenza dalla casa cantoniera stessa saranno anche ammessi i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto di viaggiare con riduzione di tariffa, come saranno altresì da eccettarsi le spedizioni di bagagli da trasportarsi pure a tariffa ridotta.

Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di Servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

Detta casa cantoniera invierà i propri introiti alla stazione di Longarone-Zoldo che rimane incaricata delle scritturazioni contabili e dei relativi versamenti.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » vedansi gli allegati *B* e *C* al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 281. (C.).

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 313-1911).

A datare dal 1° settembre 1913 il servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e dei velocipedi con la Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore (che si effettua a mezzo della stazione di Borgo S. Donnino) viene regolato dalle norme seguenti le quali sostituiscono, per detti trasporti, quelle diramate con l'Ordine di Servizio N. 313-1911, ferma restando la esclusione dal servizio cumulativo dei viaggi e dei trasporti bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Nulla è innovato per quanto riguarda il servizio di corrispondenza per le merci.

I. — TRASPORTO DI VIAGGIATORI.

1. — *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni della Rete dello Stato ammesse al servizio cumulativo con la stazione di Salsomaggiore della Tramvia, per il trasporto dei viaggiatori risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

Il servizio cumulativo si effettua col rilascio dei biglietti a tariffa ordinaria di corsa semplice e di andata e ritorno tanto da parte delle suddette stazioni quanto da parte di quella di Salsomaggiore.

2. — *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione, sia in un senso che nell'altro, sono tutti a destinazione fissa del formato e dei colori in uso per il servizio interno delle Ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo per l'intero percorso.

3. — *Ragazzi.* — È ammesso il servizio cumulativo per il trasporto dei ragazzi di età fra i tre ed i sette anni, per le medesime relazioni di cui al punto 1°. Per tali trasporti tanto le stazioni della Rete dello Stato quanto la stazione di Salsomaggiore della Tramvia distribuiscono biglietti di sola andata, riscuotendo la metà del prezzo indicato sui corrispondenti biglietti di corsa semplice a destinazione fissa per adulti con l'arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

I biglietti da rilasciarsi anche nel senso da Salsomaggiore alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, sono quelli Mod. Ci-203 di cui al punto 1° del Capitolo II (Disposizioni diverse) della Circolare F. S. N. 66-1913.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente anche sul percorso della tramvia.

4. — *Rilascio e validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalla stazione di Salsomaggiore devono portare un bollo a secco indicante la data di distribuzione ed il numero della corsa e sono validi per proseguire dalla stazione di transito di Borgo S. Donnino con qualsiasi treno della giornata che sia della categoria ed abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dall'Orario Ufficiale.

La Tramvia pure ammette nei propri convogli, i portatori dei biglietti cumulativi rilasciati dalle stazioni della Rete dello Stato arrivati a Borgo S. Donnino con qualsiasi treno della giornata e garantisce, all'arrivo di ogni treno delle Ferrovie dello Stato, la occorrente quantità di posti disponibili nei propri treni.

Per l'uso e la validità dei biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo, valgono le norme dell'Allegato 4 alle Tariffe, in vigore sulla Rete dello Satto.

5. — *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse dagli agenti di ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, coll'obbligo però di presentare i viaggiatori al Capo Stazione di Borgo S. Donnino perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio pel percorso ulteriore.

Quando poi risulti al personale di una delle Amministrazioni ferroviaria o tramviaria che il viaggiatore ha viaggiato irregolarmente pure sul percorso precedente, le esazioni suppletorie e le multe devono estendersi al percorso stesso.

II. — Trasporto di bagagli, cani e velocipedi.

6. — *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato sono ammesse al servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi con la stazione di Salsomaggiore della Tramvia, e viceversa.

7. — *Bagagli da registrarsi e bagagli ammessi nelle carrozze.* — Gli oggetti da trasportarsi come bagaglio ed i bagagli ammessi nelle carrozze sono esclusivamente quelli specificati negli articoli 43 e 44 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

8. — *Registrazione dei trasporti.* — I trasporti dei bagagli, dei cani e dei velocipedi in servizio cumulativo sono da registrarsi direttamente dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato a quella di Salsomaggiore della Tramvia (o viceversa) mediante la compilazione di un solo foglio di via come per i trasporti in servizio interno delle Ferrovie dello Stato. Il foglio di via compilato dalla stazione di partenza, scorta i trasporti fino a destino.

9. — *Etichette.* — Ai colli sono da applicarsi due etichette: una col nome della stazione di partenza, e col numero corrispondente a quello della registrazione, l'altra, da apporsi immediatamente sotto la prima, col nome della stazione destinataria, e l'indicazione, quando del caso, della via da percorrersi.

Tale ultima etichetta può essere manoscritta.

10. — *Tassazione.* — Le tasse pel trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono riscosse a partenza, per tutto il percorso, in base alle tariffe vigenti su ciascuna Amministrazione e sul peso totale, ferma l'applicazione delle tasse minime da riscuotersi distintamente per i due percorsi.

Per il percorso sulle Ferrovie dello Stato si applicano i prezzi risultanti dagli appositi prontuari a tariffa generale o differenziale, a seconda della distanza, in vigore per il servizio interno, e per il percorso della Tramvia si applicano i prezzi risultanti dal prospetto « Allegato B ». Le quote tanto ferroviarie che tramviarie devono essere entrambe arrotondate, come d'uso, ai cinque centesimi superiori.

11. — *Scambio dei trasporti.* — La consegna dei bagagli, dei cani e dei velocipedi in servizio cumulativo, deve aver luogo in contradditorio fra il personale delle due Amministrazioni, mediante consegna dei fogli che debbono proseguire coi trasporti stessi, e ricevuta da rilasciarsi sui rispettivi fogli di accompagnamento e sui libri di consegna.

Sui documenti di ricevuta si esporranno reciprocamente, le riserve, debitamente controfirmate, per le eventuali anormalità che si constatassero.

La stazione di Borgo S. Donnino F. S. eseguirà col proprio personale il carico e lo scarico dei bagagli, dei cani e dei velocipedi tanto in arrivo che in partenza coi convogli ferroviari, nonchè il trasporto dei medesimi fra detti convogli e il magazzino della stazione.

Il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi fra la stazione di Borgo S. Donnino ed i treni della Tramvia o viceversa, dovrà essere eseguito a cura della Tramvia stessa contemporaneamente al passaggio dei viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 282. (M. e C.).

Estensione di servizio nella fermata di Rosta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 109-1910).

Dal giorno 6 settembre 1913 la fermata di Rosta della linea Torino-Modane, ora ammessa al servizio viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande velocità, limitatamente alle spedizioni non ecce-

denti i 100 kg., viene abilitata anche ai trasporti a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano di merci al dettaglio in colli di peso non superiore a 100 kg. ciascuno col limite massimo di kg. 500 per spedizione.

In conseguenza di ciò nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a pagina 81, di fronte al nome di Rosta e nella colonna 10, si dovrà esporre la lettera O col richiamo (9) riportando in calce l'annotazione seguente:

(9) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i kg. 500, costituiti da colli di peso non superiore a kg. 100 ciascuno.

Nella Prefazione generale all'Orario generale di servizio (parte seconda) a pagina 17, si dovrà sostituire di fronte al nome di Rosta l'indicazione L. G. con L O-a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4. 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 283. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio del tronco Vievola-Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia.

A cominciare dal treno 2133 del giorno 7 settembre 1913 verrà aperto all'esercizio il tronco Vievola-Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia.

1. *Descrizione del tronco.* — Il nuovo tronco di linea, a semplice binario, è la prosecuzione del tratto di linea Cuneo-Vievola.

Dall'asse del fabbricato viaggiatori di quest'ultima stazione a quello della stazione di Tenda il tronco suddetto misura me-

tri 8179,71 di lunghezza con 10 rettifili lunghi complessivamente m. 2768,39, e con 11 curve della lunghezza di m. 5411,312 e del raggio minimo di m. 300.

La pendenza non supera il 25‰ allo scoperto con notevole riduzione nelle gallerie e nelle curve di 300 metri di raggio.

Il tronco si svolge nelle valli della Roja e del Riofreddo, e comprende 10 gallerie lunghe complessivamente m. 5885, tre viadotti e varie opere d'arte, sette case cantoniere doppie; non vi sono travate metalliche nè passaggi a livello.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico la sola stazione di Tenda.

2. *Descrizione delle stazioni e servizi a cui sono abilitate*:

Vievola. — Stazione d'origine del nuovo tronco: è protetta verso Tenda da un semaforo di prima categoria, situato alla sinistra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 110 dal deviatoio estremo. Detto semaforo è preceduto a m. 463 da un segnale di avviso (dischetto a due luci verde ed arancio) collocato pure a sinistra dei treni in arrivo nella galleria di Branego, il quale segnale è preceduto a sua volta a m. 120 da un avvisatore acustico ad esso collegato.

Tenda. — Stazione con:

— fabbricato viaggiatori al km. 50 + 442,56 a destra nel senso da Vievola a Tenda;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive km. 50 + 122,62 e km. 50 + 622,62 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 415 e m. 300;

— scalo merci P. V. con magazino, pianzo caricatore con carico di testa, bilancia a ponte della portata di tonnellate 30, gru della portata di 6 tonnellate e sagoma limite;

— rimessa provvisoria per una locomotiva, piattaforma girevole di m. 8,50, rifornitore provvisorio della capacità di mc. 30 con colonna idraulica;

— segnali di protezione: verso Vievola, semaforo di prima categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di metri 200 dal deviatoio estremo. Tale semaforo è preceduto a m. 890 da segnale di avviso (dischetto a due luci verde ed arancio) collocato nella galleria di Cagnolina, il quale segnale è preceduto a sua volta a m. 120 da un avvisatore acustico ad esso collegato;

— ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4232 e 4294 con la chiamata DA.

La stazione di Tenda viene ammessa a tutti i trasporti, senza alcuna limitazione, in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani, merci a G. V., merci a P. V. tanto accelerata che ordinaria, veicoli e bestiame.

3. *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Torino ed è aggregato:

— per il Servizio Movimento, al 3° Riparto di Movimento (Cuneo) della Divisione di Torino ed al Circolo di Ripartizione di Torino;

— per il Servizio Lavori, al Riparto della Sezione Lavori di Cuneo dipendente dalla Divisione Lavori di Torino;

— per il Servizio di Trazione, al 1° Riparto Trazione della Divisione di Torino.

— per il Servizio Veicoli, al Riparto d'Ispezione Veicoli di Torino;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Torino.

Il nuovo tronco dovrà essere compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Torino (allegato *D* alle « Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc. »).

La fornitura delle materie di consumo, degli oggetti d'inventario e del vestiario-uniforme per il personale verrà eseguita dal Magazzino ex Economato di Torino; quelle degli stampati e della cancelleria dal Magazzino stampati di Torino.

4. *Treni.* — Il servizio del nuovo tronco sarà fatto con tre coppie di treni ordinari e due coppie estive (una giornaliera e l'altra festiva).

5. *Distanze chilometriche, Prontuari, ecc.* — Le distanze chilometriche riguardanti la nuova stazione risultano dall'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio (parte II) », nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », nonchè nei fascicoli a stampa delle distanze chilometriche e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli uffici di Controllo, vedasi l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

6. *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti valgono anche per il nuovo tronco tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento sui trasporti militari », da applicarsi beninteso, col cumulo delle distanze.

7. *Tariffe viaggiatori.* — Per i trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese al nuovo tronco Vievola-Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia, tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità da applicarsi col cumulo delle distanze, e ciò sia per i viaggiatori fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) » e del « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) ».

Al detto percorso sono pure estese le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc. Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari il tronco Vievola-Tenda è da considerarsi di 3ª categoria.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sul detto tronco senza aumento di prezzo.

Per i biglietti di abbonamento speciale il tronco Vievola-Tenda è da considerarsi come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa.

È fatta eccezione per i biglietti di abbonamento speciali della serie XIV da distribuirsi dopo la data di apertura del detto tronco, i quali (fino ad esaurimento delle scorte) dovranno essere resi valevoli anche pel tronco stesso mediante annotazione da praticarsi in calce all'itinerario del biglietto convalidandola col bollo d'ufficio.

I prezzi da riscuotersi per i detti biglietti dopo l'apertura all'esercizio del tronco Vievola-Tenda sono i seguenti:

		I Classe	II Classe	III Classe
		—	—	—
Per una persona	L.	1761	1197	821
Per due persone della stessa Ditta	»	2345	1596	1096

ed i prezzi medesimi devono essere riportati nella Parte II delle Tariffe e condizioni in sostituzione di quelli contenuti nelle Appendici 13ª, 3ª e 4ª pubblicate coll'Ordine di servizio N. 171-1913.

Ai viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamento speciale delle serie I, 1,-*bis*, XIV, XV, *A* e *B* in corso di utilizzazione che desiderassero aggiungere al loro abbonamento il percorso Vievola-Tenda, potrà essere concessa l'aggiunta come percorso di congiunzione verso pagamento del relativo prezzo calcolato dall'inizio della validità del biglietto di abbonamento di cui sono provvisti.

Per l'applicazione dei prezzi dei biglietti ad itinerario combinabile l'attuale tratta N. 22 Cuneo-Vievola viene sostituita con altra N. 22 Cuneo-Tenda coi prezzi di L. 4,45 per la 1ª classe, L. 3,15 per la 2ª e L. 2,05 per la 3ª.

In attesa della ristampa e sostituzione dei relativi scontrini, la percorrenza ed i prezzi degli scontrini attuali dovranno essere corretti a mano.

Opportuna correzione sarà da praticarsi anche nell'elenco delle tratte di cui al punto 6 del predetto Ordine di servizio N. 171-1913.

8. *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per il tronco Vievola-Tenda le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

9 *Scritture e versamenti.* — Per le scritture concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione valgono le norme pubblicate con l'ordine di Servizio N. 160-1909 e modificate con gli Ordini di servizio N. 388-1912, 174 e 191-1913.

La stazione di Tenda effettuerà il versamento degl'introiti alla Cassa Compartimentale di Torino ogni due giorni con la periodicità stabilita alla lettera *C* dell'elenco di cui all'Ordine di Servizio N. 184-1913, e provvederà coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre al pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa predetta.

10. *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente tutte le carte di libera circolazione comprendenti il percorso Cuneo-Vievola sono tenute valide anche pel nuovo tronco Vievola-Tenda.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 284. (C.).

Servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 226-1912).

Le distanze dalle sottoindicate stazioni al transito di Chiasso, che figurano a pagina 29 della nuova tariffa pel servizio cumulativo con le Poste Svizzere (edizione 16 luglio 1913) dovranno essere sostituite come segue:

Pescantina	199
Pescara	620
Peschiera	162
Pescia	380
Pettenasco	149

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 285. (C.).

Servizi italo-austro-ungarico, italo-belga e itato-germanico.

Nella Parte II-*B* fascicolo 2 delle tariffe dirette internazionali sono da introdursi, con validità dal 16 ottobre 1913, le seguenti modificazioni:

La nota, che figura in calce alla tariffa eccezionale N. 24 dei servizi italo-austro-ungarico (pag. 74), italo-belga (pag. 96) e italo-germanico (pag. 131), dev'essere annullata e sostituita come appresso :

« In questi prezzi, che comprendono la tassa per l'operazione di carico o scarico, non è stato tenuto conto delle tasse di cui al punto 3 delle Avvertenze a pagina 5, le quali dovranno, perciò, es-

sere aggiunte o detratte, secondo il caso, nella misura stabilita per le merci delle classi 20 e 22, cui sono ascritte le merci ammesse alla presénte tariffa eccezionale ».

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 286. (M.).

Instradamento trasporti sulla linea Mestre-Bassano-Primolano.

(Vedi Ordine Generale N. 6-1912).

A parziale modificazione del punto 5 dell'ordine generale N. 6-1912, tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., tanto in collettame quanto a carro completo, pei quali il transito sulla linea Mestre-Castelfranco-Bassano determina la via più breve da partenza a destinazione, devono essere instradati sulla linea stessa.

Ordine di Servizio N. 287. (M. C.).

Ritorno gratuito copertoni privati.

Si avvertono le stazioni che gli involti impermeabili privati, coi quali vengono avviluppati i colli di merci delle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe, potranno ammettersi al trasporto gratuito pel ritorno, sotto l'osservanza delle prescrizioni dell'art. 115 delle Tariffe medesime.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, *al personale delle gestioni, ai guarda magazzino ed ai capi squadra alle merci.*

Ordine di Servizio N. 288. (M. C.).

Ammissione al servizio cumulativo del tronco Renate Veduggio-Romanò Fornaci della Ferrovia Monza-Molteno (esercitata dalla Società per le ferrovie Nord Milano).

(Vedi Ordini di Servizio N. 394-1911; 282, 312, 384, 392-1912; 1 e 15-1913).

A datare dal giorno 6 settembre 1913 viene esteso al tronco Renate Veduggio-Romanò Fornaci, diramantesi dalla ferrovia Monza-Molteno, il servizio cumulativo pei trasporti merci già esistente con la ferrovia suddetta, sotto l'osservanza di tutte le condizioni e norme vigenti per la ferrovia medesima.

Sul detto tronco si trova la sola stazione di Romanò Fornaci, la quale dista dai transiti di Monza e Molteno rispettivamente Km. 26 e 12.

Essa è abilitata ai trasporti di merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 200 ciascuna e composte di colli non superanti i 50 Kg., ed a quelli a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni a carro completo, con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico delle merci.

Per conseguenza, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1913) » si dovrà:

— a pagina 3 dopo l'indicazione « Ferrovia Monza-Molteno » aggiungere « e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci »;

— a pagina 14 fra Roma S. Pietro e Roncaglia Piacentino inserire: / Romanò Fornaci / 34 / — /.

— a pagina 34 di seguito all'intestàzione « Ferrovia Monza-Molteno » aggiungere « e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci », e nel susseguente prospetto inserire:

/ Romanò Fornaci / Renate Veduggio-Romanò Fornaci / (G (1) / — / P (2) / — / — / — / F / — / — / — / S / 26 / / 12 / — /.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 289. (M. V.).

Avarie alle sale alle ruote ed ai cerchioni dei veicoli.

Allo scopo di regolare in modo uniforme le disposizioni da prendersi allorchè si verificano avarie alle sale, alle ruote ed ai cerchioni dei veicoli, si stabilisce quanto segue:

I veicoli aventi anche un semplice indizio di avaria o di difetto alle sale montate, che possa interessare la sicurezza, come spostamento di ruote, piegamento di assi, fessure nel mozzo che non sia cerchiato, rotture longitudinali o trasversali dei cerchioni, allentamento anche incipiente dei medesimi, orli ridotti a spigolo od oltrepassanti in altezza la dimensione massima tollerata, devono di regola essere tolti dalla circolazione nella stazione dove si è verificato il guasto, facendo richiesta, nei modi prescritti, della sala di ricambio, la quale dovrà essere messa in opera nella stessa località ove trovasi fermo il veicolo.

Per i veicoli di proprietà delle Ferrovie dello Stato le cui ruote avessero i cerchioni assicurati mediante i cosidetti cerchietti di sicurezza, il verificatore che riscontrasse un semplice allentamento di cerchione, in eccezione alla disposizione generale, ma previa diligente verifica per rendersi convinto che il veicolo può circolare senza pregiudizio della sicurezza e regolarità dell'esercizio, potrà inviare il medesimo per la riparazione, se è vuoto, all'Officina od alla Squadra di rialzo più vicina appartenente alle circoscrizioni comprendenti la stazione nella quale fu constatato il principio di allentamento, se carico per stazioni della Rete, all'Officina od alla Squadra di rialzo più vicina delle circoscrizioni comprendenti la stazione di scarico, permettendo cioè in tal caso l'utilizzazione del veicolo limitatamente però alla località di destinazione del trasporto.

In ambedue detti casi, il veicolo dovrà preferibilmente essere fatto viaggiare con treni merci e, se esso è munito di freno, questo dovrà essere reso inservibile smontando convenientemente qualche pezzo da farsi viaggiare col veicolo medesimo. Oltre la regolare applicazione dell'etichetta mod. V 57-*a* ovvero V 57, dovrà poi

essere fatta annotazione sul documento che scorta il veicolo dell'eventuale smontatura di qualche pezzo del freno viaggiante col veicolo e dell'ordine d'invio alla riparazione del veicolo medesimo, perchè essa serva d'avviso alla stazione cui il veicolo è diretto pel provvedimento, che dovrà essere preso senza indugio, dell'invio dello stesso alla riparazione.

Qualora si tratti di veicolo vuoto viaggiante senza documenti di scorta, si dovrà staccare un bollettino M. 130; qualora il veicolo sia già scortato dal mod. M. 130, ma in quest'ultimo siano compresi anche altri veicoli si dovrà rinnovare il precedente M. 130 e staccarne uno apposito pel veicolo etichettato.

L'Officina o la Squadra di rialzo che eseguirà la riparazione dovrà comunicare l'esito della verifica dell'allentamento che farà in tale occasione, alla Divisione Veicoli nella cui giurisdizione si trova la stazione dove fu applicata l'etichetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 5, 26, 27, 28, 29, 34, *ai Controllori del Materiale ed ai Capi squadra alle merci.*

Ordine di Servizio N. 290. (M. e S.).

Ammissione nei bagagliai dei treni di lusso.

(Vedi Ordine di Servizio N. 12-1908).

Il 5° comma della pagina 60 dell'allegato all'ordine di servizio N. 12-1908 è sostituito dal seguente:

« Nei bagagliai dei treni di lusso sono autorizzati a viaggiare « i titolari di permessi speciali di circolazione valevoli pei treni « stessi e di carte di libera circolazione, purchè detti permessi e « carte siano muniti del timbro « *Vale per viaggiare nei bagagliai* « *di tutti i treni compresi quelli di lusso* ».

Analogamente s'intende modificato l'ultimo comma del paragrafo 19 delle vigenti Norme d'applicazione del regolamento sui biglietti (alleg. all'ordine di servizio N. 89-1911).

La disposizione di cui sopra entrerà in vigore col 1° gennaio 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 70. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città a Darfo.

(Vedi Circolare N. 8-1913).

Il giorno 25 agosto 1913 si è chiusa l'agenzia di città di Darfo, della Ferrovia Iseo-Edolo, ed ha cessato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra quella stazione e le località indicate nella Circolare N. 8-1913.

Per conseguenza si dovranno cancellare le relative indicazioni a pag. 68 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e la lettera *D* esposta alla colonna 7, pag. 73, del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1913 », di fianco al nome della nominata stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 71 (M. e V.).

Carri per trasporto marmi.

Dato il quantitativo dei carri della serie P. di portata sino a 18 tonnellate attualmente in servizio, si sta sopprimendo la specializzazione dei 100 carri per trasporto marmi, di cui la Circolare N. 1-1910.

La cancellazione delle scritte sarà fatta a mano a mano che i carri entreranno nelle Officine e nelle Squadre di rialzo per la riparazione.

In loro vece, per aver disponibili nei maggiori centri di esportazione del marmo carri corti di forte portata, sono stati specializzati i carri Pmy da tonnellate 30, gruppo 695.10-695.119.

Tali carri, come risulta dalle iscrizioni esistenti sulle fiancate, hanno la residenza fissa nelle stazioni di Avenza, Carrara, Massa e Pietrasanta; portano la scritta « Per trasposto marmi » e devono essere utilizzati soltanto per trasporti di grossi blocchi.

Le stazioni destinatarie dei trasporti effettuati coi carri medesimi dovranno, appena scaricati i carri, rispedirli vuoti alla stazione di deposito; altrettanto faranno quelle che ricevessero vuoti, in disguido, carri Pmy specializzati.

I carri medesimi, che usciranno riparati dalle Officine o dalle Squadre di rialzo, verranno a cura del Capo stazione che li riceve in consegna inviati senz'altro alla loro stazione di deposito.

I carri Pmy specializzati viaggianti vuoti dovranno sempre essere scortati da modulo M. 130.

Le Officine e le Squadre di rialzo avranno cura di conservare ai carri medesimi l'indicazione « Per trasporto marmi » e quella della residenza che portano scritta sulle fiancate, rinforzandola o rifacendola, nel caso che fosse illeggibile.

La presente abroga e sostituisce la Circolare N. 1-1910.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 11, 26, 28, 29, 34, *ai Controllori del materiale ed ai Capi squadra alle merci.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

PREZZI dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di Castellavazzo.

Da	a o viceversa	PREZZO DEI BIGLIETTI — CORSA SEMPLICE — Treni promiscui — 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Treni omnibus — 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Andata-Ritorno — 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e versamenti
Castellavazzo	Treviso . .	14.05	9.85	6.45	13.00	9.05	5.85	20.15	14.15	9.15	Longarone Zoldo
	Montebelluna	11.40	8.00	5.25	10.55	7.40	4.80	15.90	11.10	7.20	
	Feltre . . .	6.85	4.80	3.15	6.40	4.50	2.90	9.65	6.80	4.40	
	Belluno . .	—	—	—	2.70	1.90	1.25	4.00	2.80	1.85	
	Ponte nelle Alpi Polpet.	—	—	—	1.60	1.15	0.70	2.40	1.70	1.10	
	Faè Fortogna	—	—	—	0.75	0.50	0.35	1.15	0.75	0.50	
	Longarone Zoldo . . .	—	—	—	0.25	0.20	0.15	0.40	0.25	0.20	
	Ospitale . .	—	—	—	0.75	0.50	0.35	1.15	0.75	0.50	
	Perarolo . .	—	—	—	1.75	1.25	0.75	2.55	1.80	1.20	

1

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 280-1913.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 28, fra Castellaro e Castellazzo Casalcermelli, inserire:

/ Castellavazzo (casa cantoniera) / Belluno-Cadore / Venezia / Belluno / 52 bis / V (6) / B (6) /.

— a pagina 130 nella tabella (52 bis) *Belluno-Cadore*, fra i nomi di Longarone-Zoldo e Ospitale, inserire il nome di Castellavazzo (da considerarsi stampato in carattere corsivo) con le distanze indicate nel prospetto allegato C;

— a pagina 224 fra Castellaro e Castellazzo Casalcermelli inserire:

/ Castellavazzo (casa cantoniera) / 162.95.107 / 141.29.15 / 1323 / 1337 /

5

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 280-1913.

Distanze chilometriche dalla casa cantoniera di Castellavazzo alle stazioni sottoindicate della linea Belluno-Cadore.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Belluno	22	Longarone Zoldo	2
Ponte nelle Alpi Polpet . .	13	Ospitale	6
Faè Fortogna	6	Perarolo	14

4

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 281-1913.

Elenco delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo con la stazione di Salsomaggiore della « Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore » per il trasporto dei viaggiatori con biglietti a destinazione fissa delle tre classi per adulti e facoltativi per ragazzi, o viceversa.

a) Biglietti di corsa semplice:

Acqui
Alessandria
Ancona
Asti
Bagni di Montecatini
Bergamo
Bologna
Brescia
Broni
Busseto
Casalpusterlengo
Castelvetro
Chiasso
Codogno
Como S. G.
Cormons
Cremona
Domodossola
Ferrara
Fiorenzuola
Firenze S. M. N.
Genova P. P.
Livorno
Lodi
Luino
Mantova
Milano C.
Modane
Modena
Napoli
Padova
Palermo
Parma
Pavia
Peri (Ala)
Pesaro
Piacenza
Pisa
Pistoia
Pontebba
Reggio Emilia
Roma-Termini
S. Ilario d'Enza
Sampierdarena
Siena
Spezia
Suzzara
Torino P. N.
Trani
Varese
Venezia
Ventimiglia
Verona P. V.
Viareggio
Vicenza
Voghera

b) Biglietti di andata e ritorno:

Bologna
Cremona
Milano C.
Modena
Parma
Piacenza
Reggio Emilia.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 281-1913.*

Quote relative al percorso della Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore da riscuotersi per il trasporto in servizio cumulativo dei bagagli, dei cani e dei velocipedi dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato a quella di Salsomaggiore, o viceversa.

Dal [transito] di Borgo [S.] Donnino a: [(o] viceversa)	Km.	BAGAGLI PREZZO PER CHILOGRAMMI										Oltre 100 Kg. prezzo per T	Cani prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salsomaggiore	10	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.85	1.00	1.10	1.25	1.35	13.40	0.45	0.45

Tassa minima:
- Bagagli, per spedizione . L. 0,80.
- Cani » » » 0,45.
- Velocipedi, per macchina » 0,45.

6

Allegato A all' Ordine di Servizio N. 283-1913.

Distanze chilometriche dalla stazione di Tenda a quelle sottoindicate

STAZIONI	Km.
Cuneo	51
Boves	44
Borgo S. Dalmazzo	39
Roccavione	37
Robilante	34
Vernante	28
Limone	19
Vievola	9

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 283-1913.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » si dovrà :

— a pag. 7, sostituire alla linea Cuneo-Vievola e viceversa: *Cuneo-Tenda e viceversa.*

a pag. 18, aggiungere fra i nomi di Telese Cerreto e Teramo: Tenda/T/15/.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà :

a pag. 7 sostituire l'indicazione della linea Trofarello-Cuneo-Vievola, compresa fra quelle del Compartimento di Torino, con:

Trofarello-Cuneo-Tenda.

— a pag. 97, fra Telese Cerreto e Teramo, inserire:

/ Tenda/Cueo-Ventimiglia/Torino/Cuneo/23/V/B/C/A/O/V/B/S —/T/—/1/6/1/30/S /

— nell'indice grafico delle tabelle polimetriche sostituire l'indicazione di « Vievola » con « Tenda ».

— a pag. 118, nella tabella (23) aggiungere il nome di Tenda, di seguito a Vievola, con le distanze seguenti:

da Vievola	Km.	9	da Roccavione	Km.	37
» Limone	»	19	» Borgo S. Dalmazzo	»	39
» Vernante	»	28	» Boves	»	44
» Robilante	»	34	» Cuneo	»	51

a pag. 236, inserire fra Telese Cerreto e Teramo:

/ Tenda . . . /129. 102. 30. 15/1384*/1398* /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, si dovrà aggiungere, nell'apposita sede, il nome della nuova stazione di *Tenda*, con l'instradamento e la distanza. La distanza si otterrà aggiungendo Km. 8 a quella indicata nei prontuari per Vievola, con l'instradamento che risulterà esposto per la stazione stessa di Vievola. Invece nei prontuari della stazione di Vievola la distanza da esporsi per la nuova stazione di Tenda è di Km. 9.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe N. 1 ed 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° ottobre 1910) », a pagina 38 fra Telese Cerreto e Teramo inserire:

Tenda /3/1/2/3/3/3/3

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) », a pagina 15 fra Telese Cerreto e Teramo inserire:

/609/944/1395/

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) »., a pagina 46 fra Telese Cerreto e Teramo inserire:

	Cuneo-Savona-Livorno Centrale	612
TENDA	Savona-Livorno C.-Roma	947
	Savona-Livorno C.-Battipaglia	1398

Circolare N. 112R. (C.).

XIV Congresso internazionale contro l'alcoolismo indetto in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Milano e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 17 al 27 settembre 1913.

Ritorno: dal 22 settembre al 2 ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 113R (C.).

XVI Congresso storico subalpino in Novara.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Novara e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 7 al 17 Settembre 1913.

Ritorno: dal 14 al 20 Settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 114R (C.).

XII Congresso dell'Unione magistrale nazionale in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Firenze e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 5 al 14 Settembre 1913.

Ritorno: dall'11 al 20 Settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 115R (C.).

Congresso nazionale femminile in Bergamo.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Bergamo e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 9 settembre 1913

Ritorno: dal 7 al 14 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R - 1913.

Circolare N. 116R (C.).

Congresso di tecnici agrari, ingegneri e naturalisti in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Siena, e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 settembre all'8 novembre 1913

Ritorno: dal 15 settembre al 10 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R - 1913.

Circolare N. 117R (C.).

I Congresso nazionale dei Terziari Secolari Domenicani in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Firenze e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglieto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 17 Settembre 1913

Ritorno: dal 15 al 25 »

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 118R (C.).

Concorso nazionale per essicatori da granoturco in Padova.

Per la circostanza del concorso sovraindicato è stata accordata, tanto pei viaggi degli espositori e giurati quanto per le spedizioni, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Padova e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario e valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per **poter fruire dei ribassi** sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 10 settembre al 15 dicembre 1913.

SPEDIZIONI DELLE MACCHINE.

Andata: dal 10 al 19 Settembre 1913.

Ritorno: dal 19 settembre al 15 dicembre 1913.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 119R (C.).

IV Congresso internazionale degli Esperantisti Cattolici in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 2 al 10 settembre 1913.

Ritorno: dal 4 al 14 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, agosto 1913 - Tip. Editrice Nazionale. C-60.

Circolare N. 12v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 settembre 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI^{CR}_{z} N. 41.832; 41.837; 41.881; 41.884.

CARRI.

F N. 172.609; 172.612 a 172.614.

L N. 472.817 a 472.819; 472.827; 475.240 a 475.242; 477.120 a 477.122; 477.140 a 477.142.

P N. 653.833 a 653.835; 653.846 a 653.848; 654.002 a 654.004; 654.019 a 654.021; 654.024 a 654.026; 654.039 a 654.041;

654.406 a 654.408; 654.439 a 654.441; 654.624 a 654.626; 654.647 a 654.649; 654.678 a 654.680; 654.696 a 654.698; 655.005 a 655.008; 655.023 a 655.025; 655.383; 655.584 a 655.586; 655.592; 655.719 a 655.721; 656.351 a 656.353; 656.330; 656.390 a 656.392; 656.500 a 656.502; 656.508 a 656-510.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34..

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

SENTENZA

Prescrizione dell'azione - Reclamo amministrativo.

Le richieste scritte o verbali non hanno efficacia interruttiva della prescrizione ai sensi dello art. 2125 *C. Civ. ed il reclamo amministrativo, al quale per l'art.* 146 *delle tariffe — in deroga al diritto comune —è attribuita tale efficacia interrompe la prescrizione solo per la prima volta. Alla prescrizione non si può rinunciare, se non quando essa è compiuta. Le trattative di sistemazione e l'offerta di una somma, fatte a titolo di transazione, non importano riconoscimento di dèbito.*

Nella liquidazione degli onorari, il pretore deve attenersi alla tabella annessa alla Legge 7 *luglio* 1904.

CORTE DI CASS. DI FIRENZE, 10-3-913, Dani Franco c. Ferrovie dello Stato:

FATTO

Il giorno 20 luglio 1911 fu da tal Berrettoni spedito per ferrovia da Livorno al Sig. Franco Dami in Pistoia una damigiana di rhum del peso di Kg. 23.

Quando la damigiana arrivò a Pistoia non aveva più il suo tappo di sughero a posto e stava coricata su un fianco e spandeva liquido.

Con verbale di accertamento del giorno 22 luglio 1911 si constatò che mancavano 11 Kili di rhum del valore di L. 35,75.

In data 9 agosto successivo il Dami fece reclamo per essere indennizzato del danno. La Amministrazione delle Ferrovie propose una transazione per la metà dell'indennizzo del rhum. Il

Dami con lettera del 23 ottobre rispose al Capo stazione di Pistoia che egli non poteva accettare tale proposta e che se per il 5 novembre non fosse stato pagato del totale di L. 35,75 avrebbe agito nelle vie legali.

Ma in realtà non promosse la lite che molto tempo dopo, giacchè nel 13 Febbraio 1912 chiese copia del verbale di accertamento per promuovere il giudizio e solo il 3 aprile successivo fece finalmente citare l'Amministrazione delle Ferrovie davanti il Conciliatore di Pistoia per le L. 35,75 di sopra indicate. L'Amministrazione delle Ferrovie eccepì però la prescrizione dell'azione.

Il Conciliatore con sentenza del 5 giugno 1912 ritenne che la proposta di transazione e la richiesta del verbale di accertamento avevano interrotto la prescrizione e condannò la Amministrazione delle Ferrovie al pagamento delle chieste L. 35,75.

Questa Amministrazione però produsse appello ed il Pretore del I Mandamento di Pistoia avvisando in contrario che il carteggio fra le parti per la proposta di una transazione non poteva avere efficacia di una ricognizione del debito, accolse con la sua sentenza del 2 agosto 1912 il proposto appello e di conseguenza dichiarò prescritta l'azione e condannò il Dami nelle spese del primo e secondo grado di giurisdizione, comprese L. 26 per onorari al procuratore delle Ferrovie.

Contro questa sentenza ha proposto ricorso per Cassazione il Dami adducendo i seguenti motivi:

1. Violazione degli articoli 2125 Cod. Civ. 916 Cod. Commerciale 146 delle tariffe ferroviarie ed art. 10 della legge 12 luglio 1908, sull'esercizio delle Ferrovie perchè anche le lettere sono atti di Costituzione in mora interruttivi della prescrizione.

2. Violazione dell'art. 2111 del Cod. Civ. 916 Cod. Comm. e 146 delle Tariffe ferroviarie, nonchè violazione dell'art. 360, N. 6 Proc. Civ. perchè la impugnata sentenza non motivò sulla circostanza che la proposta transazione importava rinunzia alla presenzione essendo la proposta medesima incompatibile con la volontà di avvalersi della prescrizione.

3. Violazione dell'art. 2 della tabella annessa alla legge 7 luglio 1901, perchè l'onorario di L. 26, sorpassa quello consentito dalla tariffa il quale è invece di L. 10, per causa di valore inferiore.

IN DIRITTO.

Osserva la Corte che il primo mezzo del ricorso è infondato, giacchè per il nostro diritto positivo è, in via di regola generale, fuori dubbio che le richieste verbali o scritte del creditore non costituiscono atti di costituzione in mora ai sensi degli art. 1223 e 2125 del Codice Civile, e quindi non sono efficaci ad interrompere la prescrizione. La Legge reclama all'uopo una domanda giudiziale od una intimazione fatta per mezzo di pubblico ufficiale od altro atto equivalente.

Or le richieste verbali o scritte non hanno certo il carattere di una intimazione.

Bene è vero che in materia di trasporti ferroviari l'art. 146 delle tariffe riconosce forza interruttiva alla domanda amministrativa espressamente dalla prima domanda. Onde le domande successive non hanno l'istessa efficacia nè si possono per analogia equiparare alla prima domanda, perchè l'art. 146 delle Tariffe costituisce una disposizione speciale, la quale deroga alla regola generale, stabilita dal codice civile.

Più importante è il *secondo mezzo*, con il quale si sostiene che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato facendo la offerta di pagare la metà dell'indennizzo preteso dal Dami per il danno patito venne con questa offerta a rinunciare alla prescrizione.

La Corte però deve, innanzi tutto, rilevare che in verità la prescrizione non era al tempo di quella offerta ancora compiuta, ma si trovava tuttavia in corso. Nondimeno questo primo punto sarebbe superabile in base alla regola di diritto, che quei medesimi fatti, i quali costituiscono rinuncia per la prescrizione già compiuta, valgono come atti intermittivi per la prescrizione soltanto incominciata. Ma vi è un secondo punto assolutamente insormontabile, ed è che il Pretore ritenne in fatto che quell'offerta fu eseguita a titolo di transazione e non importava perciò riconoscimento del debito.

Ora, dato questo apprezzamento di fatto, non si può fare a meno di riconoscere in diritto che la offerta medesima ben poteva essere compatibile con la volontà di opporre la prescrizione, qualora il creditore non l'avesse accettata avvenga che ben poteva la

offerta essere anche fatta al solo fine di evitare l'alea di un giudizio sulla sussistenza del debito.

Ora, dato queso apprezzamento di fatto, non si può fare a meno di riconoscere in diritto che la offerta medesima ben poteva essere compatibile con la volontà di opporre la prescrizione, qualora il creditore non l'avesse accettata avvegnachè ben poteva la offerta essere anche fatta al solo fine di evitare l'alea di un giudizio sulla sussistenza del debito.

Perciò anche il secondo mezzo del ricorso è da respingere.

Fondato invece il terzo mezzo col quale si denunzia la violazione dell'art. 2 della tabella annessa alla legge 7 luglio 1901 sugli onorari di procuratore giacchè è purtroppo vero che in una causa di valore inferiore alle L. 150, il Pretore tassò un onorario di L. 26 per il giudizio di primo e secondo grado, mentre — a norma della disposizione del detto articolo — l'onorario non poteva essere maggiore di L. 4 per il giudizio trattato avanti il Conciliatore, nè superiore a L. 10 per l'altro giudizio seguito avanti il Pretore. Onde la violazione della prefata disposizione di legge è manifesta e limitatamente a questo mezzo la sentenza deve essere cassata.

È equo però compensare le spese di questo giudizio di cassazione perchè la sentenza si cassa per un solo dei tre mezzi proposti ed inoltre la Cassazione avviene non per il merito della causa, ma solo per la tassazione delle spese giudiziali.

P. q. m. rigetta i primi due mezzi ed accogliendo il terzo cassa la impugnata sentenza ed ordina la restituzione del deposito. Limitatamente al mezzo accolto rinvia la causa al Pretore del II Mandamento di Pistoia, per nuovo esame.

Compensa le spese di questo giudizio di Cassazione.

Errata-corrige

—

L'intestazione che figura alla pagina 13 del 2° supplemento alla Parte II A della tariffa diretta italo-austro-ungarica, in vigore dal 1° settembre 1913, dev'essere sostituita dalla seguente:

« Nei Prontuari delle Tariffe generali e speciali (pag. 169-179) sono da inserirsi le seguenti stazioni ed i relativi prezzi, annullando quelli eventualmente esistenti e tenendo conto dei cambiamenti di nome delle stazioni, di cui alla pagina 17 del presente supplemento ».

Nel nuovo Indice della Parte II A devesi aggiungere l'indicazione della « Tariffa eccezionale N. XLII per Cereali e cascami di cereali... pag. 160 *b*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
*Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio **rivendita libri** e giornali) . . . .*	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 37

11 SETTEMBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio. Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 291. — Biglietti per viaggi circolari al Sud delle Alpi . . . . Pag. 587
Ordine di Servizio N. 292. — Servizio italo-svizzero . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 293. — Estensione del servizio merci a Trequanda . . . . » 589
Ordine di Servizio N. 294. — Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con le ferrovie " Reggio Emilia - Ciano d'Enza " e " Grignasco-Coggiola " . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 295. -- Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. » 590

Roma, settembre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 296. — Biglietti di abbonamento speciali Pag. 590
Ordine di Servizio N. 297. — Estensione del servizio merci nelle fermate di Manarola e Vernazza . . . . » 591
Circolare N. 72. — Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera . . . . » 592

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 197

Ordine di Servizio N. 291. (C.).

Biglietti per viaggi circolari al Sud delle Alpi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 153-1911).

Per effetto dell'applicazione delle leggi 14 luglio 1912 N. 835 e 19 giugno 1913 N. 641, dal 1° luglio 1913 sono stati modificati anche i prezzi dei biglietti circolari *Sud delle Alpi* che trovansi in distribuzione all'estero presso talune amministrazioni ferroviarie ed agenzie per l'effettuazione di viaggi circolari in Italia aventi principio da uno dei nostri transiti colla Francia o colla Svizzera e termine ad un altro di detti transiti.

Le condizioni e le norme che regolano l'uso di tali biglietti, i relativi itinerari ed i nuovi prezzi trovansi riportati nell'allegato al presente Ordine di Servizio, che abroga quello N. 153-1911 e ogni altra pubblicazione in materia.

Ordine di Servizio N. 292. (C).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 207-1913).

Col 16 settembre 1913 nella Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera, pubblicatasi il 1° maggio 1913, saranno da aggiungersi alle rispettive pagine le seguenti stazioni:

Pag. 111 e 112.

	Tariffa eccezionale N. 7 P. V.
	prezzi per quintale
La Plaine . . . . Iselle	1.84
	1.33 (*)
Vernier-Meyrin . . . . Iselle	1.73
	1.33 (*)

(*) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in provenienza da Savona Marittima.

Pag. 182.

	Tariffa eccezionale N. 24 P. V.	
	a	b
	prezzi per quintale	
Vernier-Meyrin . . . . Iselle	2.40	2.11

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 293 (M. C.).

Estensione del servizio merci a Trequanda.

La casa cantoniera di Trequanda della linea Asciano-Montepescali attualmente ammessa, oltrechè al servizio viaggiatori e bagagli per determinate località, ai trasporti in partenza ed in porto assegnato a piccola velocità ordinaria non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, dal giorno 16 settembre 1913 viene abilitata ai trasporti in arrivo, pure a piccola velocità ordinaria e con la stessa limitazione di peso, di recipienti vuoti in porto affrancato.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 101, si dovrà modificare la nota corrispondente al richiamo (8) alla lettera *O* nel modo seguente:

(8) Ammessa, in via d'esperimento, ai trasporti in partenza ed in porto assegnato non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, ed a quelli in arrivo di recipienti vuoti purchè eseguiti in porto affrancato e con lo stesso limite di peso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 294. (C.).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con le ferrovie "Reggio Emilia-Ciano d'Enza" e "Grignasco-Coggiola".

(Vedi Ordine di Servizio N. 166, 279, 362-1912; 26, 136, 145, 152, 199 e 254-1913).

Le ferrovie « Reggio Emilia-Ciano d'Enza » e « Grignasco Cogiola », essendo state ammesse all'applicazione della Concessione speciale XX, si avverte che le medesime vennero fornite delle occorrenti tessere da L. 1,00 e che dovranno tenersi validi i

biglietti emessi dalle stazioni delle ferrovie suddette per quelle di confine o di porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Queste ultime stazioni potranno a loro volta rilasciare per viaggi di ritorno dall'estero biglietti diretti per le stazioni delle suddette ferrovie, applicando sul percorso delle medesime gli stessi prezzi su di esse in vigore pei viaggi di ritorno in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 295. (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 414-1912).

Col 16 settembre 1913 la tariffa locale interna sicula N. 220, valevole per i trasporti di « pietra in rottami od in cocci ecc.... », sarà estesa, limitatamente ai trasporti di mattoni comuni, alle spedizioni in partenza dalla stazione di S. Stefano di Camastra.

Opportuna annotazione dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 296. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Le stazioni di Bagni di Montecatini, Trebisacce e Viareggio sono state rispettivamente fornite a partire dal 1° settembre 1913 degli abbonamenti speciali per le serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

STAZIONI	SERIE
Bagni di Montecatini	IV - VI - VII e H
Trebisacce	IX - X - XII - XVIII - XX e O
Viareggio	IV - VII e H.

Si avverte inoltre che tanto alla stazione di Roma-Termini quanto alle locali agenzie movimento forestieri, Röesler e Chiari-Sommariva oltre agli abbonamenti speciali dei quali sono provviste, si sono pure forniti quelli della nuova serie *K*.

Per conseguenza nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni ed agenzie suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 297. (M. e C.).

Estensione del servizio merci nelle fermate di Manarola e Vernazza.

Le fermate di Manarola e Vernazza, attualmente ammesse ai trasporti a grande velocità e a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 200 la prima e Kg. 100 la seconda, dal giorno 15 settembre 1913 potranno effettuare *in partenza* anche trasporti di peso superiore fino al massimo di Kg. 500 ed alla condizione che i singoli colli di cui sono composti non eccedano il peso di Kg. 100, mentre invariate restano le attuali limitazioni per le spedizioni *in arrivo*.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pagina 52 modificare il richiamo (7) in calce nel modo seguente:

(7) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 200 se trattasi di spedizioni *in arrivo*, e di Kg. 500 ma composti di

colli non eccedenti i Kg. 100 ciascuno se trattasi di spedizioni *in partenza*.

— a pagina 104, al richiamo (4) alle lettere G e O di fronte al nome della fermata di Vernazza sostituire il richiamo (11) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(11) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di chilogrammi 100 ciascuno se trattasi di spedizioni *in arrivo*, e di Kg. 500 ma composti di colli non eccedenti i Kg. 100 ciascuno se trattasi di spedizioni *in partenza*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni*.

Circolare N. 72. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909 e Circolari 15-1910, 44-1911, 28-1912, 26 e 62-1913).

A seguito delle comunicazioni fatte con circolare N. 62-1913, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

Circondario di Novi Ligure: Serravalle Scrivia.

PROVINCIA DI CUNEO.

Circondario di Mondovì: Ormea.

PROVINCIA DI BOLOGNA.

Circondario di Bologna: Monterenzio - Ozzano dell'Emilia - San Lazzaro di Savena.

PROVINCIA DI PIACENZA.

Circondario di Piacenza: Rivergaro.

PROVINCIA DI FIRENZE.

Circondario di Pistoja: Pistoja (1).

PROVINCIA DI FOGGIA.

Circondario di S. Severo: San Severo.

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Gallipoli: Alliste-Racaie.

---

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola parte del territorio compresa tra i confini dei Comuni di Serravalle e di Mariana, i fiumi Ombrone e Vincio di Montagnana e la linea ferroviaria Pistoja-Lucca.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 291-1913.

BIGLIETTI

PER

viaggi circolari al Sud delle Alpi

(in distribuzione all'estero)

CONDIZIONI E NORME

1. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* vengono distribuiti — di norma e salvo quant'è detto al punto 4° — unitamente ad appositi biglietti di *congiunzione* esteri (Billets *Nord des Alpes*) valevoli per l'andata dalla stazione estera di partenza a quella di confine, donde ha principio il viaggio circolare italiano, e per il ritorno dall'altra stazione di confine alla quale ha termine detto viaggio. Il biglietto di *congiunzione* estero (*Nord delle Alpi*) e quello circolare italiano (*Sud delle Alpi*) possono essere di classe differente.

2. — Nelle combinazioni via Pino-Gottardo e via Sempione sono considerate Luino e Domodossola come stazioni di confine ed alle stesse fanno quindi rispettivamente capo gli itinerari dei due biglietti: di *congiunzione* estero e circolare *Sud delle Alpi*.

3. — I due biglietti: di *congiunzione* estero e *Sud delle Alpi* hanno, insieme, la validità di 60 giorni. Non è ammessa alcuna proroga di detta validità.

4. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* possono essere distribuiti anche unitamente ad altri biglietti per le percorrenze estere, che non siano i suddetti appositi biglietti di *congiunzione*, purchè tali altri biglietti valgano per dei percorsi successivi facenti capo ai punti di congiunzione coll'itinerario *Sud delle Alpi*, in guisa da formare insieme un circolare completamente chiuso. Servono all'uopo anche i biglietti di abbonamento, i biglietti di libera cir-

colazione e le *Carte* conferenti diritto a ribasso per i viaggi dalla stazione estera originaria di partenza a quella di confine d'onde ha principio il viaggio circolare italiano e per il ritorno dall'altra stazione di confine cui fa capo il circolare fino alla detta stlazione originaria di partenza.

Può inoltre tener luogo del biglietto di *congiunzione* estero una combinazione di biglietti a tagliandi delle agenzie estere.

Quando — nei casi anzidetti — il biglietto *Sud delle Alpi* sia stato distribuito senza il biglietto di *congiunzione* e non porti la indicazione dei termini di validità, questi debbono esservi inscritti dalla stazione italiana di confine computandoli in giorni 60 dalla data della presentazione.

5. — Nessun ribasso è concesso in favore dei ragazzi, viaggianti normalmente a mezza tariffa, sul prezzo dei biglietti circolari *Sud delle Alpi*.

6. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* sono in foglietto, a fascia, di color verde per la 1ª classe e bianco per la 2ª classe; sono redatti in quattro lingue: italiana, francese, tedesca ed inglese e contengono un tagliando di controllo che deve essere ritirato alla stazione di confine all'inizio del viaggio, nonchè i tagliandi per i percorsi di navigazione, qualora l'itinerario comprenda detti percorsi.

7. — Alla stazione di confine il viaggiatore deve indicare la stazione italiana nella quale intende di fare la prima fermata ed il bigliettario bollerà e vidimerà il biglietto per la stazione prescelta. Lo stesso obbligo incombe poi al viaggiatore alla partenza dalla prima e dalle successive stazioni di fermata.

Qualora venga rilevato, alla partenza dalle stazioni di confine, che alcuno dei biglietti di cui trattasi non sia stato debitamente bollato e vidimato, si deve tosto farlo regolarizzare e — se ne manca il tempo — il biglietto deve essere ritirato dal Capo Conduttore, che ne curerà la detta regolarizzazione all'arrivo nella prima stazione ove il treno abbia sufficiente fermata ed in ogni caso all'arrivo a:

Genova per i treni provenienti da Ventimiglia;
Torino » » » » Modane;

Arona, *Novara* o *Milano* per i treni provenienti da Domodossola;
Novara per i treni provenienti da Luino;
Milano » » » » Chiasso.

La regolarizzazione dei biglietti nei casi suindicati deve aver luogo senza pagamento di alcuna tassa e va fatta nel modo prescritto cioè: coll'applicazione del bollo e del visto per la prima fermata, nonchè — occorrendo — colla indicazione dei termini di validità e colla apposizione della firma da parte dei titolari.

Per il percorso poi che fosse stato effettuato oltre le dette stazioni interne con biglietto irregolare, il viaggiatore deve essere sottoposto al pagamento supplementare di *un terzo del prezzo d'un biglietto a tariffa intera* per il percorso stesso. Contemporaneamente il biglietto deve essere regolarizzato, per la continuazione del viaggio, a cura della stazione ove fu avvertita l'irregolarità o — mancandone il tempo — in quella più prossima, senza riscuotere, in tal caso, alcuna tassa per il percorso fra l'una e l'altra di dette stazioni.

8. — I biglietti circolari di cui trattasi sono valevoli per incominciare il viaggio anche da una stazione intermedia della relativa percorrenza, con rinuncia al tratto anteriore. Così i biglietti con itinerario da *Ventimiglia* devono essere tenuti valevoli anche se presentati per la regolarizzazione alle stazioni di Bordighera, S. Remo ecc.; quelli da *Domodossola* se presentati ad una stazione della riviera del Lago Maggiore; quelli da *Luino* se presentati a Laveno o ad Arona; quelli da *Chiasso* se presentati a Como.

AVVERTENZE SPECIALI

concernenti il percorso di navigazione

I biglietti per i viaggi circolari N. 8, 10 e 11 delle varie serie, che comprendono la percorrenza marittima *Napoli-Palermo* non dano diritto al vitto sui piroscafi. Questo si deve pagare a parte, se somministrato, al prezzo stabilito dalla tariffa di bordo.

Non sono garantiti i posti a bordo se i viaggiatori non hanno cura di far preventivamente vistare i biglietti dall'Agenzia della Navigazione dello Stato. In ogni caso i viaggiatori non hanno diritto che ai letti (*couchettes*) che si trovino ancora disponibili all'atto della presentazione dei biglietti all'Agenzia.

Sui piroscafi il trasporto del bagaglio propriamente detto è gratuito, nel limite di 100 kg. per ogni viaggiatore di 1ª classe e di 70 kg. per ogni viaggiatore di 2ª clases. Per ogni 10 chilogr. di eccedenza di peso si paga una tassa di 50 centesimi.

All'imbarco ed allo sbarco i viaggiatori debbono sorvegliare i propri bagagli, i quali debbono portare l'indicazione del nome del proprietario e della destinazione.

Le indennità in caso di smarrimento dei bagagli regolarmente imbarcati e consegnati agli uffici di bordo vengono corrisposte nei limiti previsti dall'art. 29 del Regolamento per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli sulle linee di navigazione dello Stato.

Nei casi di ritardi o di mancate coincidenze l'Amministrazione risponde in conformità dell'art. 16 del succitato Regolamento della navigazione.

I viaggiatori debbono del resto uniformarsi, durante le traversate, alle ordinarie prescrizioni del ridetto Regolamento.

Le condizioni e le norme vigenti per l'uso dei biglietti circolari italiani, quali risultano dall'allegato N. 5 *alle Tariffe, sono applicabili anche ai biglietti circolari* Sud delle Alpi *salvo per ciò che concernono la proroga della validità — che non è ammessa per questi biglietti — e la formazione dei prezzi, nella quale l'applicazione dell'art.* 26 *delle Tariffe è regolata dai criteri fissati dall'Ordine di Servizio N.* 93-1906 *parte I punti* 10 *e* 11.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-Alessandria-Torino-Modane *o viceversa.*	46.45	32.85
2	Ventimiglia-Genova-(Alessandria / Voghera) Milano-Torino-Modane *o viceversa.*	61.70	43.50
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Venezia-Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	129.65	86.30
4	Ventimiglia-Genova-Pisa (Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Chiusi / Foligno) Firenze-Bologna-Venezia-Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	157.75	104.40
5	Ventimiglia-Genova-Pisa (Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli (Palestrina / Velletri) Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Venezia-Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	177.65	116.80
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	184.75	121.90

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Empoli-Firenze-Lucca-Pisa- Livorno / Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona-Loreto-Ancona-Castelbolognese-Ravenna-Castelbolognese-Bologna-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	170.95	112.50
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa- Livarno / Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma- Palestrina / Velletri Napoli. Napoli-Palermo via mare { Aragona C. / Marianopoli -Catania-Giardini T. / Patti } - Messina Villa S. G. / Reggio C. { Taranto-Bari / Paolra-Battipaglia-Napoli } Foggia-Ancona-Rimini- Bologna / Ravenna -Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	229.55	151.25
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze- Chiusi / Foligno -Roma Palestrina / Velletri -Napoli-Foggia-Ancona-Rimini- Ravenna / Bologna -Ferrara- Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	181.65	119.60
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze- Chiusi / Foligno -Roma- Palestrina / Velletri Napoli Napoli-Palermo via mere { Aragona C. / Marianopoli -Catania-Giardini T. / Patti } - Messina { Villa S. G. / Reggio C. } { Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli } Foggia-Ancona-Rimini- Bologna / Ravenna -Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa.*	229.55	151.25

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle **Salvetti**)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli { Napoli-Palermo via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti } Messina { (Villa S. G. / Reggio C.) } — { (Metaponto / Paola) Napoli } o *viceversa* -Napoli-(Palestrina / Velletri) Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	229. 55	151. 25
12 (1)	Ventimiglia-Genova-Pisa-Civitavecchia-Roma-Napoli-Battipaglia-Paola-(Villa S. Giov. / Reggio C.) Patti-Palermo-Patti (Villa S. Giov. / Reggio C.)-Paola-Battipaglia-Napoli-Roma-Civitavecchia-Pisa-Genova-Alessandria-Torino-Modane o *viceversa*	204. 25	135. 40

(1) I biglietti per questo viaggio circolare sono in distribuzione anche presso le stazioni di transito: Ventimiglia e Modane.

2. — Serie B - Ventimiglia-Luino

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-Novi { Alessandria- { Mortara / Torino -Novara { - { Oleggio-Sesto Calende-Luino / -Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore }; Torino-Santhià-Borgomanero-Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore; Torino / Vigevano } -Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore }; Voghera-Pavia } o *viceversa*	56.85	39.95
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	92.80	65.20
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	113.40	79.60
4	Ventimiglia-Genova-Pisa (Livorno / Colle Salvetti) -Civitavecchia-Roma (Chiusi / Foligno) -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	151.10	99.70

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
5	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli (Palestrina / Velletri) Roma-(Chiusi / Foligno) Firenze-Bologna-Padova Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o *viceversa*	171.30	112.50
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o *viceversa*	178.20	117.10
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona -Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna- Castel Bolognese-Bologna-Padova-Venezia-Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o *viceversa*	164.50	108.30
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetto)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Reggio C. / Villa S. Giov.}-{Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} -Foggia-Ancona-Rimini-(Ravenna / Bologna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o *viceversa*	228.40	150.35

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	175. 10	114. 80
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Napoli-Palermo-via mare-{(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti}-Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}-{Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli}-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	228. 40	150. 35
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-{Napoli-Palermo-via mare-{(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti}-Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}-{Metaponto / Paola}-Napoli} *o viceversa* -Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	228. 40	150. 35

3. — Serie B B - Ventimiglia-Chiasso.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-{Torino-Novara / Voghera-Pavia / Alessandria-Vigevano}-Milano-Chiasso *o viceversa*	56.85	40.05
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso *o viceversa*	89.25	62.65
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	109.90	77.15
4	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno/Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Chiusi/Foligno-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	149.60	98.60
5	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno/Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Palestrina/Velletri-Napoli-Palestrina/Velletri-Roma-Chiusi/Foligno-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	169.80	111.60
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa Livorno/Colle Salvetti Civitavecchia-Roma Palestrina/Velletri-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-Bologna/Ravenna Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	175.80	115.30
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-Livorno/Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno Ancona-Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	163.00	107.50

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}—{Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} -Foggia-Ancona-Rimini (Bologna / Ravenna) -Ferrara-Padova- Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	228. 40	150. 35
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona -Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	173. 60	113. 90
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma (Velletri / Palestrina)-Napoli Napoli-Palermo-via mare {(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} -Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	228. 40	150. 35
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli- {Napoli-Palermo-via mare {(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T / Patti}-Messina-{Villa S. Giovera / Reggio C.} - {Metaponto / Paola}-Napoli} *o viceversa* Napoli (Palestrina / Velletri)-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	228. 40	150. 35

4. — Serie C — Ventimiglia-Domodossola

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova- {Voghera-Milano / Alessandria {Novara / Novara-Orta} {Arona / Miasino}} -Domodossola *o viceversa*	45.85	33.40
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Domodossola *o viceversa*	96.15	67.55
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna- Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	116.85	79.10
4	Ventimiglia-Genova-Pisa- Livorno / Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma- Chiusi / Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	150.40	99.10
5	Ventimiglia-Genova-Pisa- Livorno / Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma- Palestrina / Velletri -Napoli- Palestrina / Velletri -Roma- Chiusi / Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	169.80	111.60

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	174.30	114.40
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Caserta-Napoli-{-Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli) / Patti}-Catania-Giardini T.}-Messina-{Villa S. Giovanni / Reggio C.}-{Metaponto / Paola}-Salerno-Napoli *o viceversa* -Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Padova-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	228.40	150.35

5. — Serie D — Modane-Domodossola.

Numero dell' itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Modane-Torino-{Vercelli-Novara-Milano-Arona / Santhià-Borgomanero / Vercelli-Novara}-{Arona / Orta Miasino}-Domodossola *o viceversa*	39.65	27.85
2	Modane-Torino-(Alessandria / Acqui)-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Domodossola *o viceversa*	106.70	74.70
3	Modane-Torino-(Alessandria / Acqui)-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	127.65	84.80
4	Modane-Torino-(Alessandria / Acqui)-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	155.35	102.60
5	Modane-Torino-(Alessandria / Acqui)-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	174.55	114.60

Numero dell' itinerario	ITINERARIO	Prezzo	
		1ª classe Lire	2ª classe Lire
9	Modane-Torino-Alessandria/Acqui-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Chiusi/Foligno-Roma-Palestrina/Velletri-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-Bologna/Ravenna-Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	178.45	117.30
11	Modane-Torino-Alessandria/Acqui-Genova-Pisa-Livorno/Colle Salvetti-Roma-Palestrina/Velletri-Caserta-Napoli-{Napoli-Palermo-via mare-{Aragona C./Marianopoli}{Catania-Giardini T.} / Patti}-Messina-{Villa S. Giovanni/Reggio C.}-{Metaponto/Paola}-Battipaglia-Napoli} *o viceversa* Napoli-Palestrina/Velletri-Roma-Chiusi/Foligno-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Padova-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	228.65	150.55

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Modane-Torino-Novara-{Sesto Calende / Milano}-{Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o viceversa	33.35	23.60
2	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o viceversa	103.90	73.05
3	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o viceversa	125.75	83.70
4	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno / Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Chiusi / Foligno-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o viceversa	156.15	103.10
5	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno / Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Palestrina / Velletri-Napoli-Palestrina / Velletri-Roma-Chiusi / Foligno-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} o viceversa	176.05	115.50

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
6	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Colle Salvetti / Livorno)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggione} *o viceversa*	182. 35	120. 00
7	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Colle Salvetti / Livorno)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona-Loreto-Ancona-Castelbolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	169. 25	111. 40
8	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-{Napoli-Palermo-via mare / Aragona C. / Marianopoli}-Catania-Giardini T / Patti}-Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}-{Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} - Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	228. 65	150. 55
9	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	179. 95	118. 40

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
10	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli {Napoli-Palermo-via mare {(Aragona C. / Marianopoli) Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli}-Foggia-Ancona Rimini-(Ravenna / Bologna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o vocerersa*	228. 65	150. 55
11	Modane-Torino-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli- {Napoli-Palermo-via mare {(Aragona C. / Marianopoli) -Catania-Giardini T. / Patti}-Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}} - {Metaponto / Paola} -Napoli } *o viceversa* Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano- {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	228. 65	150. 55

7. — Serie E E - Modane-Chiasso

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Modane-Torino-Novara-Milano-Chiasso o *viceversa*	33.30	23.65
2	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso o *viceversa*	100.35	70.50
3	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso o *viceversa*	120.65	82.70
4	Modane-Torino-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Foligno / Chiusi)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso o *viceversa*	153.75	101.50
5	Modane-Torino-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso o *viceversa*	173.85	114.10
6	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso o *viceversa*	180.75	118.90

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
7	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti) Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona -Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano -Chiasso *o viceversa*	167.05	110.00
8	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti) Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli- Napoli-Palermo- via mare {(Aragona C. / Marianopli) -Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} - Foggia-Ancona-Rimini (Bologna / Ravenna) -Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	228.65	150.55
9	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno) -**Roma**- (Palestrina / Velletri) -Napoli-Foggia-Ancona Rimini (Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	177.75	116.60
10	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze (Chiusi / Foligno) -Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli- Napoli-Palermo- via mare {(Aragona C. / Marianopli) -Catania-Giardini T. / Patti} - {Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} - Foggia-Ancona-Rimini (Bologna / Ravenna) -Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	228.65	150.55

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO	
		1ª classe	2ª classe
11	Modane-Torino-Genova-Pisa $\frac{\text{Livorno}}{\text{Colle Salvetti}}$-Civitavecchia-Roma-$\frac{\text{Palestrina}}{\text{Velletri}}$-Napoli- { Napoli-Palermo- via mare { $\frac{\text{Aragona C.}}{\text{Marianopli}}$ }-Catania-Giardini T. / Fatti }-Messina- { $\frac{\text{Villa S. Giov.}}{\text{Reggio C.}}$ } - { $\frac{\text{Metaponto}}{\text{Paola}}$ } -Napoli- } *o viceversa* Napoli-$\frac{\text{Palestrina}}{\text{Velletri}}$-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	228. 65	150. 55

8. — Serie F - Chiasso-Domodossola.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
1	Chiasso-Milano-Arona-Domodossola o *viceversa*	19.25	13.60
2	Chiasso-Milano-Piacenza-Bologna-Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Genova . . . . { Alessandria / Acqui } Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara { Arona / Orta Miasino } Domodossola o *viceversa*	101.85	71.45
3	Chiasso-Milano-Verona-Venezia-Padova-Bologna-Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova- { Alessandria / Acqui } Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara { Arona / Orta Miasino } -Domodossola o *viceversa*	124.60	82.80
4	Chiasso-Milano-Verona-Venezia-Padova-Bologna-Firenze- Chiusi / Foligno Roma-Civitavecchia- Livorno / Colle Salvetti - Pisa-Genova- { Alessandria / Acqui } Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara { Arona / Orta Miasino } - Domodossola- o *viceversa*	152.60	100.60

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
5	Chiasso-Milano-Verona-Venezia-Padova-Bologna-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri) Roma-Civitavecchia (Livorno / Colle Salvetti)-Pisa-Genova-((Alessandria / Acqui) Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara) (Arona / Orta Miasino) Domodossola- o *viceversa*	171.80	112.80
9	Chiasso-Milano-Verona-Venezia-Padova-Ferrara-(Bologna / Ravenna)-Rimini-Ancona-Foggia-Napoli (Palestrina / Velletri)-Roma- (Chiusi / Foligno) Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova-((Alessandria / Acqui) Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara) (Orta Miasino / Arona) Domodossola- o *viceversa*	175.60	115.20
11	Chiasso-Milano-Verona-Padova-Venezia-Padova-Bologna-Firenze-(Chusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri) Caserta-Napoli-(Napoli-Palermo- / via mare)((Aragona C. / Marianopli)-Catania-Giardini T. / Patti)-Messina-(Villa S. Giovanni / Reggio C.)-(Metaponto / Paola)--Battipaglia-Napoli o *viceversa* Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Livorno / Colle Salvetti)-Pisa-Genova-((Alessandria / Acqui) Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara) (Arona / Orta Miasino) Domodossola o *viceversa*	227.50	149.65

Circolare N. 120R (C.).

I Congresso nazionale del commercio girovago in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Bologna e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 16 al 21 Settembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 25 Settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 121R (C.).

VI Congresso della federazione nazionale fra le associazioni per le cure marine e montanine in Como.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Como e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 15 settembre 1913.

Ritorno: dal 14 al 20 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R - 1913.

Circolare N. 122R (C.).

Convegno ginnastico federale in Savona.

Pei viaggi dei partecipanti al convegno sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Savona e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 21 settembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 26 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 123R (C.).

Congresso medico marchigiano in S. Severino Marche.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a S. Severino M. e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'11 al 16 settembre 1913.

Ritorno: dal 14 al 25 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 124R (C.).

Congresso auto-moto-ciclistico internazionale in Parma, Busseto e Salsomaggiore.

Pei viaggi in destinazione di Parma o Busseto o Borgo S. Donnino e viceversa dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Parma, o Busseto o Borgo S. Donnino e quello di ritorno, sia per la via interamente ferroviaria sia per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 23 settembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 30 Settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgano le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 125R (C.).

Convegno-concorso ed esposizione pompieristica in Vicenza.

Nella circostanza del convegno e della esposizione sovraindidicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi dei partecipanti al convegno, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Vicenza e quello di ritorno, o per la via in-

teramente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al convegno saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

PARTECIPANTI AL CONVEGNO E SPEDIZIONI DI ATTREZZI POMPIERISTICI.

Andata: dal 15 al 21 settembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 27 Settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, settembre 1913 · Tip. Editrice Nazionale · C-60

Circolare N. 138R (C.).

Congresso degli alpinisti italiani in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Torino e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 12 settembre 1913.

Ritorno: dal 5 al 20 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Circolare N. 126R (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
11251	Personale	Barbera Salvatore	V. brig. RR. CC.	Ministero Guerra
37632	Personale	Bastreri Tancredo	Ten. fant.	Ministero Guerra
1469	»	Belloni Giuseppe	Giudice	Tribunale Bergamo
18409	»	Benati Ignazio	Uffic. post.	Ministero Poste Telegrafi
3398	Famiglia	Berardi Giuseppe	Applicato	Ministero Guerra
1934	Personale	Bernardini Penelope	Telefonista	Telefoni Stato - Roma
8157	»	Calderoni Pompeo	Applicato	Ministero Guerra
4002	»	Casagrande Mariano	Maresc. RR. CC.	Ministero Guerra
1987	Famiglia	Colombo Armando	Uff. di porto	Ministero Marina
1533	»	Cuneo Edoardo	Applicato	Stab. penale Gorgona

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
1509	Famiglia	Desogus avv. Francesco	Giudice	Tribunale Sassari
5641	Personale	Flacchi Adolfo	Mar. RR.CC.	Ministero Guerra
18159	Famiglia	Galdi Aurelio	Uff. Postale	Ministero RR. PP.
17867	Personale			
25069	»	Gaston Arturo	Cap. Fant.	Ministero Guerra
4143	»	Giuffrè Giuseppe	Maresc. fant.	Ministero Guerra
2428	»	Lener Alfredo	Applicato	Direz. Artigl. Cast. Stab
1475	Famiglia	» »		
4735	»	Misirocchi Celso	Uff. d'ordine	50° Fanteria Torino
12886	Personale	Palumbo Salvatore	Ragioniere	S. Prefettura Nicosia
21861	»	Pelicelli Amedeo	Applicato	Cancelleria Padova
5662	»	Secondini Luigi	Inserviente	Scuola Milit. Modena
41420	»	Spinelli Guido	S. Ten. Cav.	Ministero Guerra

Ordine di Servizio N. 127R (C.).

VI Congresso nazionale giovanile repubblicano in Terni.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Terni e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 22 settembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 24 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R - 1913.

Circolare N. 128R (C.).

Convegno nazionale d'arte e tecnica grafica in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Torino e quello di rtorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 22 settembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 24 settembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 129R (C.).

VII Congresso della società italiana per il progresso delle scienze in Siena.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Siena, e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 27 settembre 1913

Ritorno: dal 22 settembre al 2 ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R - 1913.

Circolare N. 130R (C.).

Congresso delle mutue scolastiche in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Venezia e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 *al* 23 *settembre* 1913.

Ritorno: dal 21 *al* 27 *settembre* 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100-R 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Debito d'imposta - Regola del *solve et repete* quando il contribuente sia lo Stato.
Riscossione privilegiata secondo il R. D. 14 aprile 1910, n. 639 - Decreto di sospensione.
Dazio consumo - Esenzione dei materiali destinati alle Ferrovie, dovunque introdotti e consumati.

a) Il principio del solve et repete *concerne unicamente i rapporti fra i privati cittadini debitori ed Enti creditori del tributo; non è perciò opponibile, quando preteso debitore sia lo Stato.*

Comunque il decreto di sospensione della ingiunzione, intimata al preteso debitore, arresta ipso facto *il corso degli atti di citazione (R. Decreto* 14 *aprile* 1910 *N.* 639).

b) I Comuni non possono imporre tassa sui consumi di tutto ciò che sia destinato alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, e perciò nemmeno sulla luce a gas od elettrica consumata negli uffici ferroviari, sieno essi compresi nell'ambito delle stazioni o delle loro dipendenze, o sieno altrove situati (1).

TRIB. CIV. PALERMO - 17 febbraio 1913. Ferrovie Stato c. Sindaco di Palermo.

---

(1) Con questa sentenza il Tribunale di Palermo riconosce bensì il diritto delle Ferrovie alla esenzione loro spettante in virtù dell'art. 20 della vigente legge 7 maggio 1908, N. 248, ma dà dell'art. 76 del regolamento generale daziario 17 giugno 1909, N. 455, una interpretazione che contrasta colla tesi fondamentale della difesa dell'Amministrazione e coi precedenti giudicati. (Vedasi: Bollettino 1911, IV, p. 381, e 1912, pag. 75).

IN FATTO.

Con atto di citazione del 15 maggio 1912 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a mezzo del suo rappresentante, premesso che dal 1° luglio 1905 il Comune di Palermo ha imposto ed esatto la tassa di dazio consumo sulla luce a gas ed elettrica occorrente per gli uffici ferroviarii di Palermo, e cioè, sino a certa data, per quelli situati nei locali della stazione centrale e sue dipendenze, nonchè per quelli della stazione di Palermo-Lolli e sue dipendenze (a datare dal tempo in cui questa è passata all'esercizio di Stato), sia per gli Uffici tutti da quegli edifici e loro dipendenze distaccati, il che ha importato uno sborso per l'Amministrazione sino a tutto aprile 1912 di L. 45.000, salvo più esatto conteggio. Che nonostante le norme di legge e di regolamento ostino all'imposizione di tassa, poichè il Comune non ha voluto riconoscere il buon diritto della Amministrazione e si è rifiutato a restituire l'indebito percetto, perciò convenne avanti questo Tribunale il Sindaco del Comune chiedendo ritenersi e dichiararsi che fu ed è illegittima l'applicazione della tassa di dazio comunale sul consumo della luce elettrica e gas-luce, così per i locali delle stazioni ferroviarie e per gli Uffici tutti esistenti in essi e loro dipendenze, come per gli altri locali ed Uffici ferrovari di Palermo, ovunque ubicati, e che fu indebita la percezione delle somme a tal titolo pagate. Condannarsi il Comune alla restituzione in favore di esso istante della somma di Lire 45.000, salvo migliore e più esatto conteggio, pagate per detto titolo dal 1° luglio 1905 sino al 30 aprile 1912, nonchè alla restituzione di quant'altro si fosse dovuto pagare, sempre per detto titolo, successivamente.

Chiese gli interessi legali sui pagamenti dalla data in cui furon fatti o dalla domanda giudiziale, le spese del giudizio ed onorarii difensivi.

Il Comune resistendo sempre alla pretesa dell'Amministrazione delle Ferrovie in data 3 agosto 1912 a mezzo dell'Uff. Giudiziario Nenni fece intimare al Direttore generale delle Ferrovie dello Stato in Roma mandato di esazione pel pagamento di L. 32.233,10 per tassa di consumo di energia elettrica nei locali separati della stazione e da qualsiasi binario ferroviario, dovuta da gennaio 1910 a

tutto aprile 1912, giusta la liquidazione della direzione dei Dazi minacciando l'esecuzione a norma di legge.

Con ricorso del 23 agosto detto anno l'Amministrazione delle Ferrovie in virtù dell'art. 3 del R. Decreto 14 aprile 1910, N. 639, che approva il Testo unico delle disposizioni relative alla procedura coattiva per le entrate patrimoniali dello Stato e degli altri Enti pubblici, chiese ed ottenne dal Presidente di questo Tribunale decreto di sospensione nella ingiunzione.

Nel 24 agosto, in cui il Decreto fu accordato, ne fu fatta notificazione al Sindaco ed al Sig. Vanni Raimondi G. Battista quale riscuotitore comunale, e nel contempo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato li conveniva avanti questo Tribunale facendo opposizione all'ingiunzione del 3 agosto 1912, impugnandola di nullità e sostenendo essere inconcepibile che lo Stato fosse contribuente di una somma per qualsiasi tributo pubblico locale, che la tassa non è dovuta per le ragioni svolte nella precedente citazione, e che in ogni caso esagerato sarebbe il conteggio della tassa di cui nell'ingiunzione onde chiese dirsi illegittima l'applicazione della tassa di consumo e nulla l'ingiunzione, con la condanna dei convenuti nei nomi alle spese.

Le due cause furono riunite con ordinanza presidenziale e nell'udienza di spedizione i procuratori delle parti presero le conclusioni sopra trascritte rinunziandosi dallo attore nel nome agli effetti della citazione in rispetto al riscuotitore comunale.

IN DIRITTO.

Osserva che il Sindaco preliminarmente deduce l'inammissibilità dell'azione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in quanto, vertendosi in materia di tasse, l'Amministrazione attrice non ha soddisfatto le somme da essa dovute per dazio comunale sul consumo della luce elettrica e gas-luce da gennaio 1910 ad aprile 1912.

In altri termini egli sostiene che anche nei rapporti con l'Amministrazione dello Stato, possa invocare il principio del *solve et repete,* sancito nell'art. 6 della legge sul Contenzioso amministrativo, ossia in rispetto all'Ente Comune lo Stato debba considerarsi come qualsiasi contribuente privato.

Questo concetto non sembra al Collegio che sia esatto, ove si guardi allo spirito della disposizione contenuta nel citato articolo, perchè se lo scopo della legge è quello di impedire che il privato contribuente, con eccezioni spesso infondate possa intralciare ed arrestare lo svolgimento dei pubblici servizi, ove il principio anzidetto, che costituisce una eccezione, dovesse estendersi anche ai rapporti fra gli enti pubblici, riparando con l'applicazione del *solve et repete* all'inconveniente che potrebbe derivare al regolare funzionamento dell'azienda pubblica comunale, si verrebbe a ricadere nello stesso ostacolo in rispetto all'altro Ente, nella specie l'Ente maggiore, lo Stato si verrebbe a far prevalere l'interesse dell'azienda comunale a quello dell'Erario dello Stato, quando invece la disposizione eccezionale in parola, venne precipuamente dettata nello intento di salvaguardare il rapido e libero svolgimento di pubblici servizi che incombono allo Stato.

Che anche quando si potesse ammettere che di questa deroga al diritto comune possa avvalersi un ente non solo contro un privato contribuente, ma anche contro altro ente, sia pure questo lo Stato, la inapplicabilità del principio del *solve et repete* nella specie si rende manifesto sol che si consideri che l'Amministrazione dello Stato introdusse il giudizio di merito prima che l'Amministrazione comunale ingiungesse il pagamento della tassa di consumo, ed è soltanto per quelli di opposizione che vale la norma dettata nella legge sul Contenzioso Amministrativo.

La successiva ingiunzione dell'Amministrazione comunale, importerebbe che l'Ente intimato non può arrestare il corso degli atti coattivi solo perchè pendente il giudizio di cognizione; ma per decidere se sia o pur non dovuta la tassa, solo perchè sopraggiunta la coazione, non sarebbe necessario il pagamento preventivo della tassa reclamata.

Si potrebbe obbiettare che l'improcedibilità dell'azione, nell'ipotesi che contro lo Stato possa il Comune opporre il *solve et repete*, dovrebbe ritenersi per il secondo giudizio di opposizione all'ingiunzione, ma a prescindere che con la citazione del 24 agosto 1912 l'Amministrazione dello Stato non ha domandato la sospensione degli atti coattivi, non facendo altro con tale atto che riportarsi alle conclusioni spiegate con la citazione principale, non si potrebbe mai applicare il privilegio del *solve et repete* in virtù

del Decreto Presidenziale del 24 agosto 1912. Dappoichè bene o male applicato l'art. 3 del R. Decreto 14 aprile 1912, N. 630, se il procedimento coattivo venne sospeso, anche quando il Comune potesse accampare a suo vantaggio il privilegio anzidetto contro l'Amministrazione dello Stato, osterebbe all'eccezione di inammissibilità dell'opposizione il Decreto predetto, non impugnato, giacchè diversamente giudicando si verrebbero a frustrare gli effetti del provvedimento presidenziale, si verrebbe cioè a costringere al pagamento quando invece si volle arrestare ogni efficacia giuridica dell'atto ingiuntivo.

E discendendo al merito della controversia, rileva anzitutto il Collegio che prima ancora che intervenisse la legge del 23 gennaio 1902, che con l'art. 9 autorizzava i Comuni, onde compensarli del danno che risentirono dall'abolizione del dazio sul gas-luce e sull'energia elettrica consumata nell'ambito del loro territorio, fu sempre nella mente del legislatore in ogni legge riflettente il dazio consumo di esonerare dal pagamento di tale tassa ogni e qualsiasi cosa attinente all'esercizio di un pubblico servizio.

Difatti l'art. 13 della legge 3 luglio 1864 escludeva che i Comuni potessero imporre dazio consumo sui materiali da costruzione e sui combustibili destinati agli arsenali di terra e di mare.

La legge 28 dicembre 1867 all'art. 2 esonerava dal dazio comunale, carta e stampati per le Amministrazioni governative e per gli Uffici Telegrafici e le Poste metalliche per la coniazione delle monete dello Stato.

Il R. Decreto 24 settembre 1868, N. 4633, lo stesso disponeva per i materiali ed oggetti destinati esclusivamente in servizio dell'Amministrazione governativa dei telegrafi.

La legge 31 luglio 1879 esentò dal dazio i materiali occorrenti alla costruzione di ogni galleggiante, ancorchè non addetto al trasporto di merce e passeggieri.

Tutte queste disposizioni vennero racchiuse, insieme ad altre d'interesse generale, nello art. 21 del Testo Unico del 1908 sotto il titolo « Esenzioni ».

In conformità a questo concetto, con la legge del 27 aprile 1885 Num. 3048, con cui si approvavano i contratti per l'esercizio delle tre principal reti ferroviarie, si dettava l'art. 15 con cui si stabiliva l'esenzione dal dazio consumo « sopra i materiali e sopra tutto

ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle Strade Ferrate » dappoichè può ritenersi il più importante fra i pubblici servizi quello delle strade ferrate.

L'Articolo predetto dopo l'esenzione in parola, segue col primo capoverso dicendo: « Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze sono considerate come poste fuori del recinto daziario delle città e dei comuni chiusi ». Il Comune afferma che in questo articolo si contengono due distinte disposizioni; che con la prima in cui si parla di imposizione di dazio si esclude che possanti comprendere nella tariffa daziaria generi che sono di consumo esclusivamente ferroviario; con la seconda che si riferisce ai dazi imposti, si contemplano i generi di consumo comuni ai privati ed alle Ferrovie, e per questi si considerano le stazioni e le loro dipendenze come fuori dazio.

La distinzione che fa il Comune ai fini di sostenere che il consumo del gas e della luce elettrica fuori la stazione e dipendenze sia soggetto a dazio consumo è erronea.

Non vi è dubbio che nell'art. 15 della legge del 1885 si comprendano due disposizioni che esprimono due concetti diversi; non però nel senso illustrato dal Comune, e ciò anzitutto perchè non vi hanno generi di uso esclusivo delle Ferrovie, ed inoltre, perchè di generi di consumo comune delle Ferrovie e dei privati, non si fa cenno nell'articolo anzidetto, ed una interpretazione siffatta che aggiunge alla legge ciò che in essa non è detto sarebbe arbitraria ed illegale.

La prima parte dell'art. 15 invece detta una esenzione d'ordine generale per tutto ciò che serve alla costruzione o all'esercizio delle Ferrovie.

La seconda parte poi serve a regolare i rapporti fra l'Amministrazione ferroviaria e quella comunale ai fini della sorveglianza daziaria, dettandosi una disposizione atta a non inceppare il pubblico servizio, per come si evince dall'ultimo capoverso dello stesso articolo, lasciandosi al Regolamento d fissare le norme onde impedire che si consumassero delle frodi in danno dei comuni e di disciplinare la riscossione del dazio consumo sulle cose da introdurre dalle stazioni nella cinta daziaria.

E difatti venuto il Regolamento, approvato con R. Decreto 9 agosto 1886, N. 4035, esso con la sua stessa intitolazione « Regola-

mento pel regime daziario delle stazioni di Ferrovia nei Comuni chiusi » venne a precisare il concetto della legge di esenzione dal dazio per tutto quanto inserviente alle Ferrovie, dappoichè il Regolamento con 10 articoli si occupò, per come doveva, delle modalità per la riscossione del dazio per i generi dei privati immessi nella cinta dei Comuni chiusi dalle Stazioni ferroviarie e per la vigilanza entro le stazioni onde evitare delle frodi, e spiegò ciò che debba intendersi per dipendenze delle stazioni di strade ferrate nel suo primo articolo, oppunto per potere con i successivi articoli venire a regolamentare le facoltà dei Comuni onde sottrarli alla possibilità di danni per frodi daziarie.

L'esenzione di cui nell'art. 15 della legge del 1885 venne di peso trasportata nell'art. 25 della legge del 6 luglio 1905, e nel Testo Unico di legge sui dazî interni di consumo divenne l'art. 20, che venne compreso nel titolo « Esenzioni ». Se il testo dell'art. 15 della legge del 1885 venne successivamente smembrato, ciò non significa che siasi mutato o limitato il privilegio consacrato nella legge primitiva, giacchè distinguendosi la prima dalla seconda parte dell'articolo 15 si venne a fissare meglio il concetto della legge, quello cioè di considerare nella classifica dei Comuni come situate fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi le stazioni ferroviarie e loro dipendenze, senza per nulla sottrarre all'esenzione ampia e generale del dazio ogni cosa inserviente all'esercizio delle ferrovie in qualunque posto queste cose si utilizzino o si consumino. Invano il Comune fa ricorso al Regolamento del 17 giugno 1909 ed alle disposizioni degli art. 76 ed 85 dello stesso, perchè convenendosi nell'affermazione del Comune che questo Regolamento non immuta la legge e che perciò costituzionali sono gli articoli dallo stesso invocati, dall'altra non può negarsi che l'art. 76 a cui si fa capo non è quello che risolve la controversia, ma invece l'art. 63 in cui si dichiara l'esenzione dal dazio consumo del gas-luce e dell'energia elettrica per l'esercizio delle strade ferrate. Data la disposizione che per l'esercizio delle strade ferrate il gas e l'energia elettrica sono esenti da dazio, evidentemente dettata a redimere ogni controversia in quanto tale tassa non esisteva quando venne la legge del 1885, la esenzione di natura specifica dettata nell'art. 63, non può ammettersi che sia stata derogata con gli art. 76 e 85 del Regolamento e ciò tanto più che i succitati articoli non immutano affatto

la portata dell'art. 20 della legge, non spiegando altro che nell'esenzione dettata per le strade ferrate non si comprendono le tramvie e ciò che deve intendersi per dipendenza delle stazioni ai fini dell'esenzione dei generi in esse consumate, perchè considerate fuori cinta dei Comuni chiusi.

Ciò, ripetesi, non toglie nulla all'esenzione di tutto quanto destinato all'esercizio delle Ferrovie, non toglie che il gas-luce e l'energia elettrica destinata a tale esercizio debba essere esente da dazio, ovunque avvenga tale consumo.

Il capoverso dell'Art. 76 del Regolamento si riferisce all'articolo 6 della legge, e siccome con questo le Ferrovie, le stazioni e le loro dipendenze venivano considerate come site fuori cinta dei Comuni chiusi, si è creduto necessario col Regolamento specificare che esclusivamente il consumo dei generi « che avviene in dette località è esente da dazio consumo, ma ciò riflette il consumo privato, il consumo dei generi », da parte del personale che risiede per funzione di legge fuori cinta, non il consumo di ciò che serve all'esercizio di cui nell'Art. 20 della legge vieppiù chiarito con l'Art. 63 del Regolamento; il consumo cioè di tutto ciò che avviene per il pubblico servizio, per il quale in ampia e generale esenzione fu dettata ovunque l'impiego od il consumo avvenga.

Un fuor di luogo è quindi parlare di incostituzionalità dell'articolo 76 del Regolamento perchè interpretato questo razionalmente, esso non contradice, nè viola il principio consacrato nella legge a cui si riferisce.

Pertanto è solo da decidersi se il gas-luce e la energia elettrica consumata negli Uffici ferroviari posti entro la cinta daziaria possono intendersi inservienti all'esercizio delle strade ferrate, e la risposta affermativa è di tutta evidenza, dappoichè per esercizio di una così vasta e complessa azienda non può intendersi semplicemente il movimento dei treni, ma tutto ciò che serve per il regolare funzionamento di un così complesso organismo, e quindi Uffici contabili ecc., senza dei quali non è possibile concepire l'esercizio delle Ferrovie, perchè tale esercizio dev'essere disposto, regolato, migliorato, vigilato e controllato, e tutto ciò che è necessario per il buon andamento dell'azienda deve essere studiato, disposto e controllato negli Uffici, i quali perciò integrano l'esercizio delle strade ferrate, onde il gas-luce e la energia elettrica in essi consumata, siano essi

posti dentro o fuori cinta, deve necessariamente essere esente da dazio consumo.

Che dovendosi dichiarare esente da dazio il consumo del gas luce e dell'energia elettrica fatto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato anche negli Uffici posti entro la cinta daziaria e non formanti dipendenza delle stazioni e linee ferroviare, illegittima deve ritenersi l'imposizione del dazio e di conseguenza deve annullarsi l'atto ingiuntivo del 3 agosto 1912. Considerato circa il rimborso domandato dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di L. 47150,20 dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1912 oltre alle somme successivamente corrisposte, che la stessa Amministrazione non è del tutto sicura dei suoi calcoli, chiedendo la condanna del Comune al rimborso di quella somma, salvo errore ed omissione. Che essendosi il Comune dimostrato pronto al conteggio per le somme che l'Amministrazione abbia potuto pagare in più per consumo nelle stazioni e dipendenze, è da ammettere che il Comune non farà ostacolo e che in seguito alla decisione della lite al conteggio ed al rimborso addivenga in conformità alla presente statuizione.

Che può rendersi opportuno ove il Comune non addivenga alla liquidazione e rimborso, nominare un ragioniere che in base alle quietanze determini la somma totale di cui il Comune è tenuto a fare rimborso. Che sulle somme a restituire competono gli interessi legali dalla domanda.

Che il Comune soccombente è tenuto al pagamento delle spese del giudizio e la clausola può consentirsi.

P. q. m. il tribunale intesi i procuratori delle parti, disattesa ogni altra deduzione e difesa, dichiara illegale l'imposizione del dazio comunale al consumo gas-luce e dell'energia elettrica nei locali ed uffici ferroviari di Palermo ovunque situati e quindi indebita la percezione della tassa a tal titolo pagata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Di conseguenza l'atto ingiuntivo del 3 agosto 1912 e condanna il Comune di Palermo a rimborsare allo attore nel nome le somme a tal titolo corrisposte al Comune dalla Amministrazione di Stato per consumo di gas e luce elettrica dal 1° luglio 1905 in poi.

Ordina che per la liquidazione della somma a rimborsare procedano le parti stesse al relativo conteggio entro 60 giorni dalla notificazione della presente.

Scorso infruttuosamente tale termine, ora per allora nomina il Ragioniere sig. Torres Francesco domiciliato in Palermo che prestato giuramento di rito avanti l'estensore proceda in base ai documenti delle parti alla liquidazione e determinazione del rimborso, depositando la relazione in questa Cancelleria e nel termine di giorni 30 dal giuramento.

Condanna il Comune di Palermo al pagamento di tutte le spese del giudizio da liquidarsi con parcella, oltre quelle di parte da tassarsi dallo estensore.

Errata-corrige

—

Parte II-B Fascicolo 1° dei Servizi internazionali. All'Elenco delle stazioni italiane (1° settembre 1913) dovranno portarsi le seguenti correzioni:

Pagina	STAZIONE	Colonna	Modificare		Pagina	STAZIONE	Colonna	Modificare	
			DA	A				DA	A
20	Alcamo Calatafimi . .	11	689	1689	136	Prasco Cremolino . .	9	—	217
26	Asciano	9	556	559	»	»	11	188	—
53	Castellamare del Golfo	15	1558	15 8	152	S. Basilio Pisticci . .	»	—	1030
88	Iselle *transito (confine)*	10	—	171	»	S. Biagio di Callalta.	»	—	308
10-11	Monteu da Po . . .	9-12	—	167	156	S. Giustina	»	388	338
»	»	10-13	185	—	158	S. Marzanotto . . .	9	—	205
»	»	11	—	187	166	Sermoneta Bassiano .	9	—	823
111	Montiglio Murisengo	12	—	183	168	Sferracavallo . . .	10-13	1673	—
»	»	13	211	411	»	»	11-14	—	1623
132	Pontedera	10	340	350	»	Sferro	11	—	1503
133	»	15	—	467	190	Villalba	10	1661	—
»	Pontebba *transito (confine)*.	14	—	217					

Pag. 42 — L'indicazione esposta di contro alla stazione di Calusco dovrà esser modificata come segue:

[**47** I a III, **22** V, **12** VI a X].

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

18 Settembre 1913

o Ufficiale delle
dello Stato * *

UBBLIGA IL GIOVEDÌ

INDICE

ecreti e Regolamenti:

maggio 1913 che autorizza la riduzione del prezzi della tariffa generale per il trasporto rrente per la costruzione del monumento a la erigersi in Parma . . . . Pag. 413
del 4 agosto 1913, che stabilisce; per gli lendario dei giorni festivi . . . . . . » 414

amenti interni, ed Ordini Generali, colari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

N. 298. — Servizio cumulativo con la fer- ano - Nettuno. Cambiamento di nome della o . . . . Pag. 595
N. 299. — Viaggi a tariffa differenziale *A* . » ivi
300. — Servizio cumulativo con la Ferrovia ortogruaro. - Raccordo Gervasutta. . . . » 598
N. 301. — Servizio italo-germanico . . . » ivi
N. 302. — Concessione speciale II. — Elet- . . . . » 600

— Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 303. — Circolazione di carri di eccezionale portata . . . . Pag. 600

Ordine di Servizio N. 304. — Servizio merci italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ - Fiume . . . . » 601

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Circolare N. 13[v] — Servizi diretti coll'estero che, durante l'inverno 1913-1914 devono essere fatti con materiale F. S. . . . Pag. 159

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

aggio 1913 che autorizza la riduzione del 50 zi della tariffa generale per il trasporto del nte per la costruzione del monumento a Giu-rigersi in Parma (1).

TORIO EMANUELE III

DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

era dei deputati hanno approvato;
onato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

. . . .

Omissis

luzione del 50 per cento sui prezzi della ta-sporto, sulle linee delle Ferrovie dello Stato, zi, dei modelli, delle forme e dei materiali enti per la costruzione del monumento.

Omissis

. . . .

TTORIO EMANUELE

CREDARO - TEDESCO.

gilli: FINOCCHIARO-APRILE.

Gazzetta ufficiale, n. 125 del 30 maggio 1913.

tembre 1913.

R. D. *n.* 1027 *del* 4 *agosto* 1913, *che stabilisce, per gli effetti civili, il calendario dei giorni festivi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 19 giugno 1913, n. 630, con la quale il Governo del Re è stato autorizzato a introdurre le opportune modificazioni nella tabella dei giorni festivi quale risulta dalla legge 23 giugno 1874, n. 1968, fermo restando il disposto delle leggi 5 maggio 1861, n. 7 e del 19 luglio 1895, n. 401;

Sulla proposta del ministro di grazia e giustizia e dei culti, di concerto col ministro dell'interno, presidente del Consiglio, e col ministro di agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il calendario dei giorni festivi per gli effetti civili è stabilito in conformità dell'annessa tabella, vista d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 4 agosto 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — FINOCCHIARO-APRILE — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 211 del 10 settembre 1913.

dei giorni festivi per gli effetti civili

niche.

no dell'anno.

Epifania.

Ascenzione.

Assunzione.

Venti settembre.

gnissanti.

atale.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro di grazia e giustizia
FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 298. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Albano-Nettuno. - Cambiamento di nome della stazione di Marino.

(Vedi Ordine Generale N. 7-1908).

La stazione di « Marino » della Ferrovia Roma-Albano-Nettuno, col 1° ottobre 1913, assumerà la nuova denominazione di « *Marino Laziale* ».

In conseguenza di ciò si dovranno introdurre opportune modificazioni alle pagine 12 e 85 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle Ferrovie Secondarie ecc. » (edizione 1° luglio 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 299. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341-1912 21, 69, 149, 209 e 245-1913).

Per effetto della cessione alla Società Anonima delle Ferrovie Salentine della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale (Ordine Generale N. 4-1913); e dell'apertura all'esercizio della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve (Ordine di Servizio N. 168-1913) debbono introdursi le seguenti modificazioni agli elenchi delle vie facoltative e delle deviazioni ammesse pei viaggi a tariffa differenziale A, pubblicati con l'Ordine

di Servizio N. 60-1908 e con l'allegato N. 1 all'Istruzione pel servizio viaggiatori, bagagli e cani, di cui l' Ordine di Servizio N. 43-1913.

Vie facoltative.

Lecce - Roma Termini. Indicare come via più breve: « Foggia-Caserta » e come vie facoltative: « Brindisi-Metaponto-Codola (o Napoli) », o « Foggia-Pescara-Sulmona ».

Novoli-Roma Termini } cancellarle dall'elenco con le ri-
Ferrara-Roma Termini } spettive vie

Deviazioni.

Faenza-Orte; indicare come via più breve « Dicomano-Chiusi » in luogo di « Firenze-Chiusi ». Come deviazione indicare « Firenze » maggior percorso Km. 21, e « Falconara Marittima », maggior percorso Km. 38.

depennare dall'elenco il percorso:

Roma Termini-Bologna; con le indicazioni delle rispettive vie.

aggiungere all'elenco:

Bologna-Orte; via più breve « Faenza-Dicomano », deviazioni « Pistoia-Firenze », maggior percorso Km. 3, e « Facolnara Marittima » maggior percorso Km. 37.

Ferrara-Orte; via più breve « Lugo-Dicomano », deviazioni « Bologna-Firenze » e « Ravenna-Falconara Marittima » maggior percorso Km. 14.

Faenza-Pontassieve; via più breve « Dicomano », deviazione « Firenze », maggior percorso Km. 32.

Ferrara-Pontassieve; via più breve « Lugo-Dicomano », deviazione « Bologna-Firenze » maggior percorso Km. 15.

e dovranno introdursi agli elenchi di cui trat-
giunte:

nelle « vie facoltative »

ilano Centrale; via più breve « Mortara », fa-
a-Pavia ».

ia più breve « Sanfrè » facoltativa « Cavaller-

nelle « deviazioni »

rato-Milano Centrale; via più breve « Mortara »
lli », maggior percorso Km. 14.

rato-Piacenza; via più breve « Mortara-Broni »,
andria-Tortona », maggior percorso Km. 9.

rato-Torino; via più breve « Trino Chivasso »,
lli », maggior percorso Km. 24.

a; via più breve « Cerea », deviazione « Pa-
ercorso Km. 27.

le-Siena; via più breve « Parma-Sarzana-Pisa »,
na-Firenze », maggior percorso Km. 32.
re apportare le seguenti rettifiche alle indica-
i di maggior percorso.

. . . . . .	Km. 55	da	rettificare	in 52
a	» 38	»	»	» 35
. . . . . .	» 50	»	»	» 51
Cairo M. . .	» 34	»	»	» 39
Dego . . .	» 18	»	»	» 23
Merana . . .	» —	»	»	» 5
Piana . . .	» 10	»	»	» 15
Rocchetta C. .	» 24	»	»	» 29
na	» 43	»	»	» 40

li agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al per-
ni.

Ordine di Servizio N. 300. (M.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Cividale-Udine-Portogruaro. - Raccordo Gervasutta.

Il servizio cumulativo merci col raccordo Gervasutta della ferrovia Cividale-Portogruaro, attualmente limitato per la P. V. O. ai trasporti a carro completo per conto delle Ditte A. Scaini e V. Zavagna, e della Raffineria olî minerali (Società Anonima di Budapest), dal giorno 20 settembre 1913 viene esteso — con le stesse limitazioni — ai trasporti della Società Italo-Americana per il petrolio, la quale ha stabilimento allacciato al suddetto Raccordo.

Opportuna aggiunta dovrà pertanto essere fatta nel richiamo (1) a pagina 38 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 301. (C.).

Servizio italo-germanico.

A datare dal 16 settembre 1913 le stazioni di Bisceglie e di Pontedera vengono, pel servizio diretto italo-germanico, rispettivamente ammesse alle tariffe eccezionali N. 8 P. V. (Frutta secca) e N. 9 P. V. (olii), con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

RIFFA ECCEZIONALE N. 8 P. V.

	a		b	c (*)	d (*)
Chiasso . . .	4.67	3.76	2.80	2.47	2.30
Peri	4.20	3.38	2.52	2.40	2.25
Pontebba . .	4.83	3.91	2.91	2.50	2.32

RIFFA ECCEZIONALE N. 9 P. V.

	a		b	
Iselle.	2.75	1.92	—	—
Pino	2.13	1.81	—	—
Peri	1.83	1.56	—	—
Pontebba . .	2.67	2.27	—	—

giunta dovrà pertanto essere fatta alle pagi-
ipplemento) del Fascicolo II della Parte II *B*
zionali.

llo stesso Fascicolo II annullare i prezzi della
N. 6 P. V. ora esposti per la relazione Bari-

i agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale*

Ordine di Servizio N. 302. (C.).

Concessione speciale II. - Elettori politici.

Per effetto della nuova legge elettorale politica (testo unico approvato con R. Decreto 26 giugno 1913 N. 821) il diritto elettorale politico è esteso anche agli analfabeti e, in relazione a ciò, il certificato d'iscrizione elettorale è stato modificato in modo da non richiedere più la firma dell'elettore.

Di conseguenza, dall'art. 5 della Concessione speciale II dovranno essere depennate le ultime parole: « *munito della firma dell'elettore* ».

Con l'occasione si avverte che per maggior precisione, e sempre in armonia alla legge suindicata, nella terza riga dell'art. 1 della detta Concessione le parole: « *del loro domicilio politico* » devono essere sostituite da quelle: « *in cui sono iscritti* » e nella nota all'art. 4 l'indicazione delle ore « *quattordici* » deve essere sostituita con quella di « *sedici* ».

Le varianti di cui trattasi verranno a suo tempo comprese nella 3ª Appendice al Volume « Concessioni speciali e relative tariffe » ed all'« Istruzione sul servizio dei viaggiatori ».

Intanto si dovranno correggere a mano entrambe le dette pubblicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 303. (M. V.).

Circolazione di carri di eccezionale portata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 152-1911).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 152-1911, si avverte che il carro Poz 976000, di proprietà del Ministero della Guerra, è passato dalla residenza di Spezia a quella di Venezia.

Ordine di Servizio N. 304. (C.).

Servizio merci italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$-Fiume.

Nell'elenco delle stazioni italiane, comprese nella tariffa per il servizio italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ -Fiume del 1° novembre 1901 sono da introdursi, con validità dal 1° novembre 1913, le seguenti indicazioni e distanze:

Roma S. Lorenzo	D	606	293

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 13v (M. e V.).

Servizi diretti coll'estero che, durante l'inverno 1913-1914 devono essere fatti con materiale F. S.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'inverno 1913-14 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° ottobre 1913. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 5v-1913 la quale viene sostituita dalla presente.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi	QUANTITÀ VEICOLI OCCORRENTI PER CIASCUN SERVIZIO	
		in composizione a ciascun treno	in turno
1. — **Italo-Francesi.** *Via Modane:*			
Roma-Parigi	4 e 1	1 ABI_z	4
Torino-Parigi	8 e 1	1 CI_z	2
2. — **Italo-Svizzeri.** *Via Sempione:*			
Milano-Loetschberg-Berna .	258 e 259	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra.	258 e 257	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra.	260 e 251	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra. . . .	256 e 259	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra.	262 e 257	1 ABI_y	2
3. — **Italo-Olandesi** *Via Gottardo:*			
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam. . .	137/74 e 61/136	1 ABLI,	4

urante l'inverno 1913-1914 (1° ottobre-30 aprile)

VEICOLI SPECIALIZZATI			Compartimento incaricato della sorveglianza	Officina alla quale devono essere inviati i veicoli per la riparazione	OSSERVAZIONI
Serie e numero	Quantità	Residenza			
BI$_z^{CR}$ 59300-59309	10	Roma T. (1)	Roma	Firenze	(1) Una carrozza di riserva a Torino.
CI$_z^{CR}$ 41705-41710	6	Torino P. N.	Torino	Torino	
ABI$_z^{CR}$ 58616-58635	20	Milano C. (2)	Milano	Torino	(2) Una carrozza di riserva a Domodossola. N. B. - Sono pure atte a circolare sulle ferrovie svizzere le carrozze CI 42470 a 42474 e 42885 a 42889, le quali debbono utilizzarsi soltanto con treni facenti capo a Milano C. ove risiedono affinchè occorrendo, si possano utilizzare in sostituzione od in sussidio di carrozze svizzere in servizio diretto con l'Italia.
ABLI$_z^{CR}$ 650-661	12	Ventimiglia (3)	Genova	Rivarolo (4)	(3) Una carrozza di riserva ad Amsterdam. (4) Oppure alle Officine Piaggio di Sestri Ponente, secondo l'indicazione da darsi di volta in volta dalla Divisione Veicoli di Torino.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	QUANTITÀ VEICOLI OCCORRENTI PER CIASCUN SERVIZIO	
		in composizione a ciascun treno	in turno
4. — **Italo-Germanici.** *Via Ala:*			
Ventimiglia-Monaco . . .	133/70/89/402 e 401/82/61/136	1 ABI$_z$	3
5. — **Italo-Austriaci.** *Via Pontebba:*			
Ventimiglia - Vienna - Podwoloczyska.	135/72/91/174 e 171/82/61/136	1 ABI$_z$	6
Via Primolano:			
* Venezia-Trento	1494 e 443	1 ABI$_y$ - 1 CT	
Via Cormons:			
Udine-Trieste (1)	418 e 417	1 D	8 ABI$_y$
Udine-Trieste (1)	2722 e 1557	2 ABI$_y$ - 2 CT - 1 D	4 D
Udine-Trieste (1)	1558 e 2727	2 ABI$_y$ - 1 D	
Udine-Trieste (1)	2728 e 2723	2 ABI$_y$ - 1 D	
Udine-Trieste (1)	2726 e 2729	2 ABI$_y$	9 CT
* Venezia-Fiume	178/418 e 417/177	1 ABI$_y$	
Via Cervignano:			
* Venezia-Trieste	438 e 1535	1 ABI$_y$	10 ABI$_y$
* Venezia-Trieste	438 e 433	1 ABI$_y$ - 2 CT - 1 DUT	3 DUT
* Venezia-Trieste	1534 e 431	2 ABI$_y$ - 2 CT - 1 DUT	
* Venezia-Trieste	436 e 1533	2 ABI$_y$ - 2 CT - 1 DUT	

VEICOLI SPECIALIZZATI			Compartimento incaricato della sorveglianza	Officina alla quale devono essere inviati i veicoli per la riparazione	OSSERVAZIONI
Serie e numero	Quantità	Residenza			
ABI_z^{VCR} 59068-59085	18	Ventimiglia	Genova	Firenze	
ABI_z^{VCR} 59068-59085	18	Ventimiglia	Genova	Firenze	(1) Questi servizi debbono essere assicurati esclusivamente colle ABI_y 58600-58615. (2) Le carrozze di questo gruppo debbono essere utilizzate esclusivamente nei servizi segnati con asterisco. N. B. - Sono inoltre atte ai servizi su Trieste le carrozze AB^{VCR}55049 a 55051, 55053 a 55055, C^{VCR}32631 a 32633, 32635, aventi la residenza di Venezia, le quali potranno utilizzarsi in mancanza delle ABI_y e CT prescritte e per eventuali aumenti dei treni. Le CI_z^{VCR} 41875 - 41894 ed i DUI^{VCR} 96400-96405 sono in corso di trasformazione. Dovranno sostituire le CT ed i DUT nei servizi segnati con asterisco.
ABI_y^{VCR} 58600-58615	16	Udine			
D^{VCR}81600-81609	10	Udine			
CT^{VCR}43050-43069	20	Udine e Venezia	Venezia	Verona	
ABI_y^{VCR} 58626-58655	20	Venezia			
DUT^{VCR} (2) 94421-94496	6	Venezia			
CI_z^{VCR} 41875-41894	20	Venezia			
DUI^{VCR} 96400-96405	6	Venezia			

Errata-corrige

L'Errata-corrige compresa nel Bollettino Ufficiale N. 37 dell'11-IX-1913, dovrà esser annullata e sostituita dalla seguente:

Parte II-B Fascicolo I° dei Servizi internazionali. All'Elenco delle stazioni italiane (1° settembre 1913) dovranno portarsi le seguenti correzioni:

Pagina	STAZIONE	Colonna	Modificare		Pagina	STAZIONE	Colonna	Modificare	
			DA	IN				DA	IN
20	Alcamo Calatafimi. .	11	689	1689	136	Prasco Cremolino . .	9	—	217
26	Asciano	9	556	559	»	»	11	188	—
53	Castellamare del Golfo	15	1558	1588	152	S. Basilio Pisticci . .	»	—	1030
88	Iselle *transito (confine)*	10	136	—	»	S. Biagio di Callalta.	»	—	308
110-11	Monteu da Po . . .	9 e 12	—	171	156	S. Giustina	»	388	338
»	»	10 e 13	—	167	158	S. Marzanotto . . .	9	—	205
»	»	11	185	—	166	Sermoneta Bassiano .	9	—	823
111	Montiglio Murisengo	12	—	187	168	Sferracavallo . . .	10 e 13	1673	—
»	»	13	—	183	»	»	11 e 14	—	1623
132	Pontedera	10	211	411	»	Sferro	11	—	1508
133	»	15	340	350	190	Villalba	10	1661	—
»	Pontebba *transito (confine)*.	14	—	467					

Pag. 42 — L'indicazione esposta di contro alla stazione di Calusco dovrà esser modificata come segue:

[**47** I a III, **22** V, **12** VI a X].

Pag. 132-3 — Di contro alla stazione di Pontebba *transito (confine)* esporre, nelle colonne 9, 10, 12 e 13 una lineetta.

Ordine di Servizio N. 283. (Boll. 36-1913). — Al primo capoverso dell'articolo 7, dopo le parole: « *e ciò sia per i viaggiatori fruenti* » aggiungere la frase: « *della tariffa generale o della tariffa differenziale* A, *sia per quelli fruenti....* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 39 — 25 SETTEMBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

LEGGE *n. 1039 dell'11 luglio 1913 che converte in legge, con alcune modificazioni, vari Regi decreti concernenti disposizioni diverse per i paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 e da altri precedenti* . . . . Pag. 417

D. M. *del 14 settembre 1913, che approva le annesse Norme per la elezione dei rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico e per la elezione dei rappresentanti e dei delegati del personale rispettivamente nella Commissione consultiva centrale e nelle Commissioni consultive compartimentali per le case economiche dei ferrovieri* . . . » 422

D. M. *del 27 agosto 1913 che istituisce un ufficio speciale delle costruzioni, con sede in Tripoli ed una sezione distaccata a Bengasi, per gli studi dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove ferrovie in Libia* . . . . » 432

D. M. *del 3 agosto 1913, col quale l'ing. Gaetano Nicotra è chiamato a reggere l'ufficio speciale istituito in Tripoli per l'esercizio e l'ammistrazione contabile delle Ferrovie di Stato in Tripolitania* . . . . » 436

D. M. *del 27 agosto 1913 col quale il Car. ing. Luigi De Orchi è chiamato a reggere l'ufficio speciale istituito a Tripoli per gli studi dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove ferrovie in Libia* . . . . » 437

D. M. *del 6 settembre 1913, col quale il Comm. Luigi Sofio è nominato Consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* . . . . » 438

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 6. — Modificazione all'ordinamento sulla tenuta degli inventari del materiale di esercizio . . . . Pag. 603

Roma, settembre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-89

Ordine di Servizio N. 305. — Circoscrizione dei riparti di ispezione della trazione . . . . Pag. 603
Ordine di Servizio N. 306. — Norme per la elezione dei Rappresentanti del personale nel comitato amministratore dell'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato » 604
Ordine di Servizio N. 307. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata. . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 308. — Rimborso eventuale del prezzo dei biglietti e delle spedizioni bagagli . . . . » 605
Ordine di Servizio N. 309. — Servizi internazionali . . . . » 606
Ordine di Servizio N. 310. — Servizio italo-belga . . . . . » 607
Ordine di Servizio N. 311. — Servizio italo-svizzero . . . . » 608
Ordine di Servizio N. 312. — Servizio cumulativo fra la ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone e le ferrovie di Reggio Emilia . . » 610
Ordine di Servizio N. 313. — Cambio di nome della stazione di Revere e della fermata di Ponte Revere . . . . . . » 611
Ordine di Servizio N. 314. — Cambio di nome della stazione di Contea . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 315. — Cambio di nome della stazione di Narni . . . . » 612
Ordine di Servizio N. 316. — Cambio di nome della stazione di S. Giuseppe d'Ottaiano. . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 317. — Cambio di nome della stazione di S. Giovanni in Persiceto . . . . » 613
Ordine di Servizio N. 318. — Cambio di nome della stazione di Giardinetto Troia. . . . . » 614
Ordine di Servizio N. 319. — Cambio di nome della fermata di Salzano. » ivi
Ordine di Servizio N. 320. — Cambio di nome della stazione di Quarto . . . . » 615
Ordine di Servizio N. 321. — Ferrovie della Libia - Funzionario delle Ferrovie dello Stato al quale deve fare capo la corrispondenza . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 322. — Servizio merci a Roma Termini e Roma Tuscolana . . . . » 616
Ordine di Servizio N. 323. — Giorni festivi riconosciuti dallo Stato » 617
Circolare N. 73 — Uso dei copertoni pei trasporti di canapa in servizio internazionale . . . . » ivi
Circolare N. 74. — Spedizioni dirette alla Ferrovia del Bernina ed alla Ferrovia Retica. . . . . » 618
Circolare N. 75. — Trasporti a domicilio a Castel S. Giovanni . » 619
Circolare N. 76. — Trasporti a domicilio a Mesagne, Sora e Serravalle Scrivia. . . . . » ivi
Circolare N. 77. — Trasporti a domicilio a Castelraimondo-Camerino . . . . » 620

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 12. — Attivazione dell'orario generale 1° ottobre 1913 per le linee al nord di Roma e di Bologna . Pag. 165

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 207

LEGGE *n.* 1039 *dell'11 luglio* 1913 *che converte in legge, con alcune modificazioni, vari Regi decreti concernenti disposizioni diverse per i paesi danneggiati dal terremoto del* 28 *dicembre* 1908 *e da altri precedenti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge con le modificazioni di cui agli articoli seguenti:

a) il R. decreto 6 giugno 1912, n. 724, che stabilisce le indennità chilometriche dovute agli ufficiali del genio civile che compiono gite pel servizio dipendente dal terremoto del 28 dicembre 1908, usufruendo di vetture automobili fornite gratuitamente;

b) il R. decreto 30 agosto 1912, n. 1059, relativo alla proroga dei termini assegnati ai proprietari di aree e di edifizi in Messina per le dichiarazioni alla Prefettura ed all'Unione messinese e alla concessione di speciali agevolezze fiscali pel compimento di esse;

c) il R. decreto 6 settembre 1912, n. 1080, relativo all'approvazione delle norme tecniche ed igieniche obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 212 dell'11 settembre 1913.

privati nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 e di altri precedenti, in sostituzione di quelle approvate col R. decreto 18 aprile 1909, n. 193;

d) il R. decreto 6 settembre 1912, n. 1104, col quale viene istituito nel Consiglio superiore dei lavori pubblici uno speciale Comitato per l'esame dei progetti di opere pubbliche da costruirsi nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, e per l'esame delle questioni relative alle norme tecniche ed igieniche obbligatorie nei Comuni medesimi.

Art. 2.

L'art. 1 del R. decreto 30 agosto 1912, n. 1059, è così modificato:

I termini di cui all'art. 10, 1°, 2° e 3° comma, ed all'art. 13 nel caso contemplato dalla lettera *a*) della legge 28 luglio 1911, n. 842, sono prorogati fino a tutto il 30 novembre 1912.

Art. 3.

All'art. 2 del R. decreto 30 agosto 1912, n. 1059, è aggiunto il seguente comma:

Tutti gli atti relativi a regolamenti di condominio, che ai sensi e per gli effetti delle disposizioni sopracitate, siano stati notificati anteriormente alla pubblicazione del presente decreto, sono depositati a cura delle parti interessate non più tardi di tre mesi dalla data in cui entrerà in vigore la legge che approva il decreto stesso. In mancanza di tale deposito qualunque atto interceduto fra condomini, resterà nei riguardi del Consorzio o di altro Istituto mutuante, improduttivo di effetto.

Art. 4.

L'art. 3 del R. decreto 6 settembre 1912, n. 1104, è così modificato:

Il Comitato è parificato ad una sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Esso è presieduto da un presidente di sezione

del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed è composto di 4 ispettori superiori del genio civile in servizio attivo, del direttore generale dell'Amministrazione civile, presso il Ministero dell'interno, e di quello dei servizi speciali presso il Ministero dei lavori pubblici.

Il resto identico.

Art. 5.

È convertito in legge, con le modificazioni di cui agli articoli seguenti, il decreto Reale 27 febbraio 1913, n. 331, contenente norme per l'attuazione del piano regolatore di Messina e disposizioni varie pei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Art. 6.

All'art. 8 del suddetto R. decreto 27 febbraio 1913 è sostituito il seguente:

Quando la seconda gara sia andata deserta o sia decaduto l'acquirente, il Comune bandisce una terza gara, aperta a tutti, sulla base dello stesso prezzo e con la medesima procedura.

Trascorsi i tre mesi dalla eventuale diserzione o decadenza anche di quest'ultima, ove nel frattempo il Comune, sempre in base al prezzo minimo iniziale, non abbia concluse trattative private o non siasi reso diretto acquirente del comparto, i beni tutti in esso compresi passano all'Unione messinese.

Il passaggio non ha luogo qualora i proprietari abbiano nel frattempo fatto constare il loro accordo nelle forme di cui all'articolo 4.

Art. 7.

All'art. 11 del suddetto decreto Reale 27 febbraio 1913, è sostituito il seguente:

I proprietari i di cui beni sono stati espropriati o passarono all'Unione messinese a norma dei precedenti articoli, conservano il

diritto al mutuo e la facoltà di costruire su di un'altra area nell'ambito del piano regolatore, tenuto presente il disposto dell'articolo 22 del R. decreto 24 dicembre 1911, n. 1479, modificato dall'art. 3 della legge 6 luglio 1912, n. 801.

Dalla data della notifica del decreto di espropriazione o di passaggio all'Unione messinese, decorrono, tanto per gli espropriati o passati all'Unione di cui sopra, quanto per l'acquirente o i proprietari che si siano messi d'accordo, i termini di cui agli articoli 10 e 16 della legge 28 luglio 1911, n. 842.

Art. 8.

Il 1° comma dell'art. 16 del suddetto R. decreto 27 febbraio 1913 è così modificato:

All'art. 51 della legge 28 luglio 1911, n. 842, è sostituito il seguente:

Sui proventi dell'addizionale, di cui all'art. 1° della legge 28 luglio 1911, n. 842, è autorizzata la spesa di L. 1,000,000 per la costruzione di case economiche nell'ambito del piano regolatore del centro urbano di Reggio Calabria.

Art. 9.

L'art. 24 del suddetto R. decreto è così modificato:

Sono abrogati gli articoli 5 e 6 delle norme per la esecuzione del piano regolatore di Messina approvate col R. decreto 31 dicembre 1911.

Art. 10.

Nelle località della provincia di Messina indicate nella tabella annessa all'art. 3 del R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, convalidato con la legge 21 luglio 1910, n. 579, e modificato con la legge 21 luglio 1911, n. 840, è consentito di utilizzare gli avanzi degli edifici esistenti per ricovero di animali, per depositi, per piccole operazioni agricole e di pesca, purchè tali usi, in caso di rovina del fabbricato, non importino se non danni materiali.

Il prefetto, su conforme parere del competente ufficio del genio civile, può, in seguito a domanda degli interessati, concedere a coloro i quali dimostrino di non potersi altrimenti provvedere di abitazione, sia di eseguire riparazioni provvisorie in legname alle case esistenti, che di erigere ricoveri di carattere provvisorio per una temporanea dimora che non può eccedere la durata di tre anni. Tali concessioni si intendono subordinate alla condizione che siano osservate le prescrizioni delle norme tecniche obbligatorie nei Comuni colpiti dal terremoto, approvate con R. Decreto 6 settembre 1912, n. 1080.

Art. 11.

Il Governo del Re è autorizzato ad introdurre nel testo unico di legge di cui all'art. 19 della legge 6 luglio 1912, n. 801, le modificazioni ed aggiunte per coordinare e mettere in armonia le disposizioni vigenti con le attuali esigenze dei paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Tale testo unico sarà approvato con decreto Reale da presentarsi al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a S. Rossore, addì 11 luglio 1913.

VITTORIO EMANUELE III.

GIOLITTI — SACCHI — FINOCCHIARO-APRILE — FACTA — TEDESCO — NITTI — CALISSANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

D. M. *del* 14 *settembre* 1913, *che approva le annesse Norme per la elezione dei rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico e per la elezione dei rappresentanti e dei delegati del personale rispettivamente nella Commissione consultiva centrale e nelle Commissioni consultive compartimentali per le case economiche dei ferrovieri.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'Art. 63 della legge 7 Luglio 1907, N. 429 - modificato dal R. D. 28 giugno 1912 N. 728;

Visto l'art. 7 della legge 14 luglio 1907, N. 553 - modificato dal R. D. 28 giugno 1912, N. 728;

Vista la deliberazione 28 Agosto 1913 del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA

Sono approvate le annesse « Norme per la elezione dei Rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato nel Consiglio Generale del Traffico, e per la elezione dei Rappresentanti e dei Delegati del personale rispettivamente nella Commissione Consultiva Centrale e nelle Commissioni Consultive Compartimentali per le Case economiche dei ferrovieri ».

Roma, addì 14 *Settembre* 1913.

Il Ministro
E. SACCHI

Norme per la elezione dei rappresentanti del personale del Consiglio generale del traffico e per la elezione dei rappresentanti e dei delegati del personale rispettivamente nella commissione consultiva centrale e nelle commissioni consultive compartimentali per le case economiche dei ferrovieri.

CAP. I.

Elezione dei rappresentanti del personale nel Consiglio generale del traffico.

Art. 1.

La elezione dei due membri del Consiglio Generale del Traffico da farsi nel proprio seno dai Rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato ai sensi dell'art. 63 della legge 7 luglio 1907 N. 429 — modificato dall'art. 1° del R. D. 28 giugno 1912 N. 728 — è indetta dal Direttore Generale che convoca all'uopo in Roma i Rappresentanti.

Art. 2.

Alle operazioni elettorali presiede un Funzionario nominato dal Direttore Generale.

Esso è assistito da altri due Funzionari, pure nominati dal Direttore Generale, e di essi uno assume le funzioni di Segretario.

La votazione è segreta ed è valida qualunque sia il numero dei votanti.

Art. 3.

Ciascun elettore riceve dal Presidente una scheda firmata dal Presidente stesso, sulla quale egli ha diritto di indicare un solo candidato.

Le schede dopo riempite dall'elettore coll'indicazione del candidato sono deposte nell'urna.

Art. 4.

Terminata la votazione, il Presidente, seduta stante, sceglie fra gli elettori due scrutatori e procede allo spoglio delle schede alla presenza dei Rappresentanti.

Il nome scritto è letto ad alta voce; qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede non firmate dal Presidente e sono nulli i voti dati ad agenti che non siano Rappresentanti effettivi del personale.

Elevandosi contestazioni, queste sono decise in via definitiva dal Presidente.

Art. 5.

Fatto lo spoglio delle schede il Segretario compila il processo verbale su apposito modulo nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati ed il numero dei voti riportato da ciascuno di essi.

Sono dichiarati eletti i due candidati che hanno riportato il maggior numero di voti purchè questo non sia inferiore ad 1/4 dei votanti.

A parità di voti prevale la maggior età.

Art. 6.

Qualora nella prima votazione uno solo dei candidati abbia riportato un numero di voti non inferiore ad 1/4 dei votanti, egli solo è proclamato eletto. Per la elezione del secondo si procede seduta stante, o nell'ora da stabilirsi dal Presidente, ad una seconda votazione nella quale, con le stesse norme stabilite per la prima, ciascun elettore vota per un solo candidato.

Viene proclamato eletto quello che abbia ottenuto il maggior numero di voti qualunque questo sia; a parità di voti prevale la maggiore età.

Art. 7.

Qualora nella prima votazione nessun candidato abbia ottenuto un numero di voti non inferiore ad 1/4 dei votanti si procede, pure seduta stante o nell'ora da stabilirsi dal Presidente, ad una seconda votazione nella quale ciascun elettore vota per due candidati.

Sono eletti i due candidati che abbiano ottenuto il maggior numero di voti, qualunque esso sia.

Art. 8.

I processi verbali della prima ed eventualmente della seconda votazione sono firmati dal Presidente, dal Segretario e dagli scrutatori.

Art. 9.

I processi verbali sono dal Presidente trasmessi al Direttore Generale, il quale propone al Ministro dei LL. PP. i due eletti per la nomina a membri del Consiglio Generale del Traffico.

Art. 10.

I Rappresentanti del Personale nominati membri del Consiglio Generale del Traffico conservano quest'ultima carica fino a che, scaduti dal loro mandato di Rappresentanti ed eletti i nuovi Rappresentanti, siano stati nominati i nuovi membri del Consiglio Generale. Essi sono però rieleggibili se nuovamente eletti Rappresentanti. Essi cessano dalla carica qualora decadano dal mandato di Rappresentanti e sono sostituiti.

La loro sostituzione ha luogo mediante nuova elezione, che viene fatta con le norme di cui all'art. 3 se si devono contemporaneamente eleggere due membri e colle norme dell'art. 6 se uno solo.

Le nuove elezioni debbono essere indette entro un mese dalla data in cui sia stata dichiarata la vacanza.

Art. 11.

Per il giorno in cui ha luogo l'elezione e per il tempo occorrente a compiere i viaggi di andata e di ritorno i Rappresentanti godono lo stesso trattamento stabilito dall'art. 10 del Regolamento per l'esercizio delle funzioni di rappresentanza approvato con Decreto Ministeriale del 29 ottobre 1911.

CAP. II.

Elezione dei rappresentanti del personale nella commissione consultiva centrale per le case economiche dei ferrovieri.

Art. 12.

La elezione dei tre membri della Commissione Consultiva Centrale per le case economiche dei ferrovieri da farsi nel proprio seno dai Rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato, ai sensi dell'art. 7 della legge 14 luglio 1907 N. 553 modificato dal R. D. 28 giugno 1912, N. 728, è indetta dal Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato che convoca all'uopo in Roma i Rappresentanti.

Art. 13.

Sono elettori, ma non sono eleggibili, i Rappresentanti che siano in mora nel pagamento delle pigioni ovvero siano in lite con l'Azienda delle case economiche.

La ineleggibilità per questi motivi è accertata dalla Direzione Generale; e nell'adunanza per le elezioni viene reso noto se vi siano, e quali, Rappresentanti ineleggibili.

Art. 14.

Alle operazioni elettorali presiede un funzionario nominato dal Direttore Generale.

Esso è assistito da altri due funzionari, pure nominati dal Direttore Generale, e di essi uno assume le funzioni di Segretario.

La votazione è segreta ed è valida qualunque sia il numero dei votanti.

Art. 15.

Ciascun elettore riceve dal Presidente una scheda, firmata dal Presidente stesso, sulla quale egli ha diritto di indicare due soli candidati.

Le schede, dopo riempite dall'elettore con l'indicazione dei candidati, sono deposte nell'urna.

Art. 16.

Terminata la votazione, il Presidente, seduta stante, sceglie fra gli elettori due scrutatori e procede allo spoglio delle schede.

I nomi scritti sono letti ad alta voce; qualora nella scheda si trovino più di due nomi, quelli successivi ai primi due si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede non firmate dal Presidente e sono nulli i voti dati ad agenti che non siano Rappresentanti effettivi del personale, oppure che non siano eleggibili a norma del precedente art. 13.

Art. 17.

Fatto lo spoglio delle schede il Segretario compila il processo verbale su apposito modulo nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati ed il numero dei voti riportati da ciascuno di essi.

Sono dichiarati eletti i tre candidati che hanno riportato il maggior numero di voti. A parità di voti prevale la maggiore età.

Art. 18.

Ove risultino eletti soltanto due candidati, si procede seduta stante o nell'ora da fissarsi dal Presidente ad una seconda votazione per la nomina del terzo; in tale votazione ogni elettore deve votare per un solo candidato.

Art. 19.

Il processo verbale della prima ed eventualmente della seconda votazione è firmato dal Presidente, dal Segretario e dagli scrutatori.

Art. 20.

I processi verbali sono trasmessi dal Presidente al Direttore Generale il quale dà comunicazione della elezione agli interessati.

Art. 21.

I Rappresentanti del personale eletti membri della Commissione consultiva centrale per le Case economiche dei ferrovieri conservano questa ultima carica fino a che, scaduti dal loro mandato di Rappre-

sentanti ed eletti i nuovi Rappresentanti, siano stati nominati i nuovi membri della Commissione. Essi sono però rieleggibili, se nuovamente eletti Rappresentanti, sempre che conservino le volute condizioni di eleggibilità.

Essi cessano dalla carica o sono sostituiti qualora decadano dal mandato di Rappresentanti, ovvero quando sorgano per essi i motivi di incompatibilità di cui al precedente Art. 13.

La loro sostituzione ha luogo mediante nuova elezione da effettuarsi colle norme del precedente Art. 15 se devono essere contemporaneamente eletti tre candidati, e votando per due od un candidato se devono essere eletti soltanto due od un candidato.

Le nuove elezioni debbono essere indette entro un mese dalla data in cui sia stata dichiarata la vacanza.

Art. 22.

Per il giorno in cui ha luogo l'elezione e per il tempo occorrente a compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, i Rappresentanti godono il trattamento stabilito dall'Art. 10 del Regolamento per l'esercizio delle funzioni di Rappresentanza, approvato con Decreto Ministeriale del 29 ottobre 1911.

CAP. III.

Elezione dei delegati del personale nelle commissioni consultive compartimentali per le case economiche dei ferrovieri.

Art. 23.

La elezione dei tre membri di ciascuna delle Commissioni consultive compartimentali per le case economiche dei ferrovieri, da farsi nel proprio seno dai Delegati del personale delle ferrovie dello Stato, a' sensi dell'Art. 7 della legge 14 luglio 1907 N. 553 — modificato dal R. Decreto 28 giugno 1912 — è indetta, nel giorno fissato dal Direttore Generale, dal Capo di ciascun Compartimento, il quale convoca all'uopo nella sede del Compartimento i Delegati del personale per il Compartimento stesso.

Agli effetti delle presenti norme il personale navigante delle linee Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena è considerato come facente parte del Compartimento di Roma e quello della linea Napoli-Palermo e dello Stretto di Messina è considerato come facente parte del Compartimento di Palermo.

Art. 24.

Sono elettori in ciascun Compartimento i delegati effettivi del personale per quel Compartimento.

I Delegati delle categorie per le quali sono raggruppati due o più Compartimenti, hanno diritto di partecipare alla elezione di ciascuno dei Compartimenti raggruppati.

Sono eleggibili in ciascun Compartimento i delegati effettivi della corrispondente circoscrizione e delle circoscrizioni ad esso raggruppate. Però i delegati delle circoscrizioni raggruppate non possono essere eletti che in una sola Commissione.

Sono elettori, ma sono ineleggibili, coloro che sieno in mora nel pagamento delle pigioni ovvero sieno in lite con l'Azienda delle Case, nonchè i membri della Commissione consultiva centrale per le case, ed i delegati delle circoscrizioni raggruppate che sieno già membri di altra Commissione compartimentale.

La ineleggibilità per questi motivi è accertata dal Capo del Compartimento; e nella adunanza per le elezioni viene reso noto se vi siano, e quali, Delegati ineleggibili.

Art. 25.

Alle operazioni elettorali presiede un funzionario delle Ferrovie dello Stato, nominato dal Capo Compartimento: esso è assistito da altri due funzionari pure nominati dal Capo Compartimento e di essi uno assume le funzioni di Segretario.

La votazione è segreta ed è valida qualunque sia il numero dei votanti.

Art. 26.

Ciascun elettore riceve dal Presidente una scheda, firmata dal Presidente stesso, sulla quale egli ha diritto di indicare due soli candidati.

Le schede dopo riempite dall'elettore con l'indicazione dei candidati sono deposte nell'urna.

Art. 27.

Terminata la votazione il Presidente, seduta stante, sceglie fra gli elettori due scrutatori e procede allo spoglio delle schede alla presenza dei Delegati.

I nomi scritti sono letti ad alta voce; qualora nella scheda s trovino più di due nomi, quelli successivi ai primi due si hanno pe non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede non firmate dal Presidente e sono nulli voti dati ad agenti che non siano Delegati effettivi del personale non siano eleggibili a norma del precedente Art. 24.

Art. 28.

Fatto lo spoglio delle schede, il Segretario compila il process verbale su apposito modulo nel quale devono essere indicati i non di tutti i candidati ed il numero dei voti riportati da ciascuno di ess

Sono dichiarati eletti i tre candidati che hanno riportato il mag gior numero di voti. A parità di voti prevale la maggiore età.

Art. 29.

Ove risultino eletti due soli candidati, si procede seduta stante nell'ora da fissarsi dal Presidente ad una seconda votazione per l nomina del terzo, ed in tale votazione ogni elettore deve votare pe un solo candidato.

Art. 30.

Il processo verbale della prima ed eventualmente della second votazione è firmato dal Presidente, dal Segretario e dagli altri scru tatori.

Art. 31.

I processi verbali sono trasmessi dal Presidente al Capo Com partimento che li invia al Direttore Generale. Questi dà partecipa zione dell'elezione agli interessati.

Art. 32.

I Delegati del personale, membri delle Commissioni Consultiv Compartimentali per le Case economiche dei ferrovieri conservan quest'ultima carica fino a che, scaduti dal loro mandato di Delegat ed eletti i nuovi Delegati, non siano stati nominati i nuovi membr delle Commissioni. Essi sono però rieleggibili se nuovamente elett Delegati, sempre che conservino le volute condizioni di eleggibilità.

Essi cessano dalla carica qualora decadano dal mandato di Delegati, ovvero quando sorgano per essi i motivi di incompatibilità di cui al precedente articolo 24 e sono sostituiti.

La loro sostituzione ha luogo mediante nuova elezione da effettuarsi con le norme dell'Art. 26 se devono contemporaneamente essere eletti tre candidati, e votando per due od un candidato se devono essere eletti soltanto uno o due candidati.

Le nuove elezioni devono essere indette entro un mese dalla data in cui sia stata dichiarata la vacanza.

Art. 33.

Per il giorno in cui ha luogo la elezione e per il tempo occorrente a compiere i viaggi di andata e ritorno, i delegati godono del trattamento stabilito dall'Art. 10 del Regolamento per l'esercizio delle funzioni di rappresentante approvato con Decreto Ministeriale del 29 ottobre 1911.

Visto: *Il Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici*

E. Sacchi.

Decreto Ministeriale *del 27 agosto* 1913 *che istituisce un ufficio speciale delle costruzioni, con sede in Tripoli ed una sezione distaccata a Bengasi, per gli studi dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove ferrovie in Libia.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LE COLONIE

Visto il R. Decreto 9 marzo 1913, N. 214 relativo alla costruzione ed all'esercizio delle Ferrovie di Stato in Tripolitania ed in Cirenaica;

Su proposta del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

DECRETA:

Art. 1.

Per gli studi dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove Ferrovie in Libia, è istituito un ufficio speciale delle costruzioni, con sede in Tripoli, avente una sezione distaccata a Bengasi.

A tale ufficio è preposto un funzionario delle Ferrovie dello Stato il quale assume il titolo di Ingegnere Capo delle costruzioni, ed è nominato dal Ministro su proposta del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 2.

L'Ufficio per le costruzioni potrà essere diviso in reparti, in relazione ai diversi rami di servizio ed alle singole linee da costruire.

Art. 3.

L'Ingegnere Capo delle costruzioni provvede al regolare andamento di tutto il servizio tecnico ed amministrativo dell'Ufficio, ed ha alla sua dipendenza tutto il personale stabile, in prova ed avventizio che vi è addetto.

Art. 4.

In relazione al disposto dell'art. 6 e del 2° comma dell'art. 13 del R. Decreto 9 marzo 1913 N. 314, è devoluta all'Ingegnere Capo delle costruzioni la facoltà di accettare lettere d'obbligo ed atti di sottomissione, e di stipulare ed approvare contratti, fino all'importo complessivo di L. 10.000.

Di tali contratti l'Ingegnere Capo delle costruzioni dà comunicazioni al funzionario, di cui al successivo articolo, pei conseguenti impegni da prendersi dal Ministero delle Colonie.

Art. 5.

La corrispondenza ordinaria e le richieste di quanto possa occorrere per l'Ufficio e pei lavori sono dall'Ingegnere Capo delle costruzioni indirizzate al funzionario della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato di cui all'art. 26 del R. Decreto 9 marzo 1913, N. 314, il quale funzionario provvede per l'ulteriore corso della corrispondenza e delle richieste stesse.

Art. 6.

L'Ingegnere Capo delle costruzioni, invia, ogni bimestre, al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, una relazione in doppio esemplare, sull'andamento degli studi e dei lavori per la costruzione delle ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica, trasmettendone copia ai rispettivi Governatori.

Un esemplare di tale relazione è trasmesso dal Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato al Ministro delle Colonie.

L'Ingegnere Capo delle Costruzioni è inoltre tenuto ad informare subito e direttamente i Governatori di qualsiasi fatto di speciale importanza, che riguardi la costruzione delle linee.

Art. 7.

L'Ufficio speciale istituito in Tripoli con l'art. 21 del R. Decreto 9 marzo 1913, N. 314, per l'esercizio e l'amministrazione contabile del gruppo di linee ferroviarie della Tripolitania, potrà essere diviso in reparti, in relazione ai diversi rami del servizio.

Esso comprenderà uno speciale reparto di contabilità, che funzionerà tanto per il servizio dell'esercizio quanto per quello delle costruzioni.

Le contabilità relative alla costruzione saranno tenute separate da quelle riguardanti l'esercizio.

Art. 8.

È istituito in Tripoli, alla diretta dipendenza dell'Ingegnere Capo dell'esercizio, un apposito magazzino per custodire o somministrare tutti i materiali occorrenti sia per l'esercizio che per la costruzione delle Ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica.

Art. 9.

Per quanto concerne le provviste occorrenti alle costruzioni ed all'esercizio delle Ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica sono devolute al Capo del servizio degli approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato, le seguenti facoltà:

a) approvare e stipulare con definitiva validità i contratti ad asta pubblica od a licitazione privata di importo fino a L. 10.000, e quelli a trattativa privata di importo fino a L. 3000.

b) approvare i collaudi delle provviste, di importo non superiori, rispettivamente, alle L. 10.000 o alle L. 3.000, secondo che le provviste stesse siano fatte in base ad asta pubblica od a licitazione privata, o in base a trattativa privata.

c) condonare o dichiarare l'inapplicabilità di multe quando la somma condonata non ecceda le L. 500.

Art. 10.

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato provvederà a quanto altro occorre nei riguardi dell'ordinamento interno e del regolare funzionamento degli uffici delle costruzioni e dell'esercizio.

Roma, 27 agosto 1913.

Il Ministro
BERTOLINI.

DECRETO MINISTERIALE *del 3 agosto* 1913, *col quale l'ing. Gaetano Nicotra è chiamato a reggere l'ufficio speciale istituito in Tripoli per l'esercizio e l'amministrazione contabile delle Ferrovie di Stato in Tripolitania.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER LE COLONIE

Visto il R. Decreto 9 marzo 1913 n. 314 che approva le norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie dello Stato in Tripolitania e Cirenaica;

su proposta del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato;

sentito il Governatore della Tripolitania;

DECRETA:

L'Ing. *Gaetano Nicotra,* Ispettore Principale delle Ferrovie dello Stato, è chiamato a reggere, come Ingegnere Capo dell'esercizio, l'ufficio speciale instituito in Tripoli, in base all'art. 21 del R. D. 9 marzo 1913 n. 314, per l'esercizio e l'amministrazione contabile delle ferrovie di Stato in Tripolitania.

Roma, 3 agosto 1913.

Il Ministro

BERTOLINI.

DECRETO MINISTERIALE *del 27 agosto* 1913 *col quale il Cav. ingegnere Luigi De Orchi è chiamato a reggere l'ufficio speciale istituito in Tripoli per gli studi dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove ferrovie in Libia.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LE COLONIE

Visto il R. Decreto 9 marzo 1913, N. 314, che approva le norme per la costruzione e per l'esercizio delle ferrovie di Stato in Tripolitania ed in Cirenaica:

Visto l'art. 1 del Decreto Ministeriale 27 agosto 1913 relativo all'ordinamento degli uffici delle costruzioni e dell'esercizio delle ferrovie suddette;

Su proposta del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato:

DECRETA:

Il Cav. Ing. *Luigi De Orchi*, Ispettore Capo delle ferrovie dello Stato, è chiamato a reggere come Ingegnere Capo delle Costruzioni, l'Ufficio Speciale istituito in Tripoli per gli studi dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica.

Roma, 27 *agosto* 1913.

Il Ministro
BERTOLINI.

DECRETO MINISTERIALE *del 6 settembre* 1913, *col quale il Comm. Luigi Sofio è nominato Consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, N. 429 per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificata dal Regio Decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

È nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 10 settembre 1913, il Signor Comm. *Luigi Sofio.*

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a bordo della R. Nave « Dante Alighieri » addì 6 settembre 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI - SACCHI.

Aggiunte e modificazioni

AL FASCICOLO

« **Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio** ».

(Edizione 1912)

— A pag. 16 sostituire alle attuali indicazioni per la stazione di Castel S. Giovanni quelle risultanti dal prospetto in appresso, togliendo il relativo richiamo (3) in calce.

— A pag. 23, fra i nomi delle stazioni di Melza e Messina, aggiungere: « (*) Mesagne » - vedi pag. 36.

— A pag. 30 fra i nomi delle stazioni di Senigallia e Sestri Levante, aggiungere: « Serravalle Scrivia con servizio per (*) Gavi » - vedi pag. 36.

— A pag. 31 fra i nomi delle stazioni di Sondrio e Soresina, aggiungere: « (*) Sora » - vedi pag. 36.

— A pag. 36 aggiungere i nomi ed i prezzi indicati, per Mesagne, Serravalle Scrivia, Gavi e Sora nel seguente prospetto:

	LOCALITÀ	Grande Velocità						Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.)	NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni	
		Tassa per ogni spedizione ed operazione di	Prezzo per	Diritto fisso per								

		consegna obbligatoria	consegna non obbligatoria	indivisibili	spedizione	divisibile di 10 in 10 Kg.		zione	divisibile di 10 in 10 Kg.			zione	
1ª e 2ª	Castel S. Giovanni.	0.15	—	0.10	0.15	0.30	0.60	0.20	0.30	0.60	0.20	0.20	La zona entro cui si eseguisce il servizio comprende il rispettivo agglomerato delle case del borgo di Serravalle e della città di Gavi escluse le frazioni ed il Castello di Relegazione.
1ª e 2ª	(*) Mesagne	0.15	—	0.05	0.25	0.20	0.45	0.25	0.15	0.45	0.10	0.20	
1ª e 2ª	Serravalle Scrivia	0.15	—	0.20	0.20	0.30	0.60	0.25	0.20	0.40	0.20	0.20	
1ª e 2ª	Id. per (*) Gavi.	—	0.30	0.80	0.20	1.—	1.40	0.50	0.60	1.—	0.50	0.50	
1ª e 2ª	(*) Sora.	0.15	—	0.10	0.15	0.35	0.80	0.30	0.25	0.80	0.25	0.25	

— A pag. 79 aggiungere: | Serravalle Scrivia | Gavi | ore 18 oltre il termine stabilito dall'art. 120 bis delle tariffe.

Aggiunte e modificazioni al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

— A pag. 28, di fianco al nome della stazione di Castel S. Giovanni, aggiungere nella colonna 14ª alla lettera « G » la lettera « P ».

— A pag. 55, di fianco al nome della stazione di Mesagne, aggiungere nella colonna 14ª le lettere « GP ».

— A pag. 92, di fianco al nome della stazione di Serravalle Scrivia, aggiungere nella colonna 14ª le lettere « GP » con richiamo « (7) » da riportarsi in calce alla pagina stessa con le seguenti parole « Il servizio è esteso alla località di Gavi ».

— A pag. 93, di fianco al nome della stazione di Sora, aggiungere nella colonna 14ª le lettere « GP ».

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Torino	1	Torino	Torino Cuneo e Bra	Torino-Chivasso-Aosta; Torino-Asti(e); Trofarello-Chieri; Trofarello-Cuneo; Cuneo-Bastia; Cuneo-Vievola-Tenda; Busca-Dronero; Cuneo-Airasca (e); Saluzzo-Savigliano; Moretta-Bra; Carmagnola-Bra-Ceva (1); Ceva-Ormea; raccordi intorno a Torino.	
	2	Alessandria	Alessandria e Casale	Alessandria-Asti; Alessandria-Casale-Vercelli (e); Asti-Chivasso (e); Asti-Casale; Casale-Chivasso (e); Casale-Mortara; Valenza-Mortara; Vercelli-Bivio Gravellone (e); Torreberetti-Bivio Gravellone (e); Alessandria-Bra (e); Cantalupo-Acqui-S. Giuseppe (e); Asti-Acqui; Asti-Castagnole; Alessandria-Bivio Bormida; raccordi scali di Alessandria.	
	3	Novara	Novara	Novara-Chivasso (e); Novara-Rho (e); Novara-Mortara (e); Mortara-Corsico; Novara-Varallo; Vignale-Domodossola (e); Santhià-Arona (e).	
	4	Torino (*)	Bussoleno	Modane (e)-Torino (e); Bussoleno-Susa; Torre Pellice-Torino (e); Bricherasio-Barge.	

N. B. – Le stazioni capo linea si intendono incluse nelle singole giurisdizioni quando il loro nome non è seguito dall'indicazione (e).

(*) Aggregato alla Divisione.

(1) Il tratto Savona-Ceva dipende dalla Divisione Trazione del Compartimento di Genova, mentre fa parte del Compartimento di Torino per i Servizi Movimento e Lavori.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Genova	1	Rivarolo	Rivarolo	Sampierdarena-Savona (e); Sampierdarena - Acqui (e); Ovada-Alessandria (e); Sampierdarena - Ronco - Busalla; scali e raccordi di Genova, Campasso (e).	
	2	Genova (*)	Genova B.	Sampierdarena (e) - Genova B.-Spezia (e).	
	3	Genova (*)	Pontedecimo e Campasso	Campasso - Busalla; Campasso-Quadrivio Torbella (e).	
	4	Novi	Novi S. B.	Novi-Ronco (e); Novi-Bivio Bormida (e); raccordi e scali di Novi.	
	5	Savona	Savona	Savona (1)-Ceva (e); Savona-Ventimiglia (e).	
Milano	1	Milano	Milano C. Milano S.	Milano-Rovato (e); Milano-Chiasso; Monza-P. S. Pietro (e); Milano-Corsico (e); Milano - Rogoredo; Rogoredo-Piacenza (e); Seregno-Usmate; Usmate-Calolzio (e); Bergamo-Treviglio; raccordi intorno a Milano.	
	4	Lecco	Lecco T. V. Lecco T. E.	Lecco - Colico - Chiavenna; Colico-Sondrio; Lecco-Camerlata (e); Lecco-Bergamo (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.

(1) Il tratto Savona-Ceva dipende dalla Divisione Trazione del Compartimento di Genova, mentre fa parte del Compartimento di Torino per i Servizi Movimento e Lavori.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Milano	5	Brescia	Brescia e Cremona	Brescia-Bergamo (e); Brescia-Verona (e); Brescia-Borgo S. Donnino (e); Brescia-Parma (e); Cremona-Piadena-Mantova (e); Cremona-Codogno (e); Olmeneta-Treviglio (e); Palazzolo-Paratico.	
	6	Voghera	Voghera e Pavia	Voghera-Piacenza (e); Voghera-Rogoredo (e); Voghera-Bivio Bormida (e); Tortona-Novi (e); Pavia-Casalpusterlengo (e); Cava Manara-Cava Carbonara (e); Bressana-Broni; Bivio Gravellone-Pavia.	
Venezia	1	Mestre	Mestre e Venezia M.	Venezia-Mestre; Mestre Portogruaro-Casarsa (e); Mestre-Treviso (e); Mestre-Padova; Padova-Castelfranco (e); Castelfranco (e)-Montebelluna (e); Mestre-Castelfranco (e); Castelfranco (e)-Primolano; Camposampiero-Cittadella (e); Cittadella (e)-Bassano; scali e raccordi di Venezia.	
	2	Udine	Udine	Udine-Pontebba; Udine-Cormons; Udine-Casarsa-Treviso; Treviso-Motta; Casarsa-Spilimbergo-Pinzano; Treviso-Montebelluna-Belluno; Belluno-Perarolo; S. Vito al Tagliamento (e) - Motta - Portogruaro (e).	
Bologna	1	Bologna	Bologna	Bologna-Piacenza; Bologna-B.-Porretta (1).	
	3	Bologna (*)	Mantova	Mantova-Verona P. N. (e); Mantova - Modena (e); Mantova-Monselice; Legnago-Rovigo; Rovigo-Chioggia; Dossobuono-Cerea; Bologna (e)-Nogara; Bologna (e) - Padova (e).	

(1) Fa parte del Compartimento di Bologna anche la linea B. Porretta-Pistoia, ma dipende, per la Trazione, dalla Divisione di Firenze.
(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Roma	1	Roma S. Lorenzo	Roma S. Lorenzo	Roma-Chiusi (e); Roma-Cassino; Roma-Pontegalera-Fiumicino; Ciampino-Frascati; Viterbo-Attigliano; Orte-Terni (e); raccordi intorno a Roma.	
Napoli	1	Napoli	Napoli e Avellino	Napoli-Cassino (e); Sparanise-Gaeta; Napoli-Aversa-Caserta; Napoli-Nocera (e); Cancello-Torre Annunziata; Torre Annunziata-Gragnano; Nocera (e) - Codola - Mercato S. Severino-Avellino; Avellino-Rocchetta (e); Codola-Cancello.	
	2	Benevento	Benevento e Campobasso	Benevento-Caserta (e); Telese-Telese B.; Benevento-Campobasso-Termoli (e); Bivio Carpinone-Carpinone (e); Benevento-Cervaro (e); Benevento-Avellino (e).	
Bari	3	Bari (*)	Brindisi Lecce	Brindisi-Bari (e); Brindisi-Otranto; Zollino-Gallipoli Porto; Brindisi-Brindisi Porto.	

(*) Aggregato alla Divisione.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 306-1913.

NORME

per la elezione dei Rappresentanti del personale nel Comitato amministratore dell'Opera di previdenza di cui la legge 19 giugno 1913 N. 641.

Art. 1.

A tenore dell'art. 2 del « Regolamento per il funzionamento « dell'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie « dello Stato di cui la legge 19 giugno 1913 N. 641 » i due Rappresentanti del personale nel Comitato amministratore dell'Opera sono eletti: uno dai Rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 10ª, 11ª, 17ª, 26ª, 27ª, 28ª, 29ª, 30ª, 37ª, 40ª, 43ª e 45ª nel loro seno, l'altro dai Rappresentanti delle rimanenti categorie, nel loro seno.

Art. 2.

La elezione è indetta dal Direttore Generale, il quale convoca all'uopo in Roma i Rappresentanti separatamente per ciascuno dei gruppi di categorie di cui al precedente art. 1.

Art. 3.

Le operazioni elettorali sono presiedute da un funzionario nominato dal Direttore Generale.

Esso è assistito da altri due funzionari, pure nominati dal Direttore Generale, dei quali uno assume le funzioni di Segretario.

La votazione è segreta ed è valida qualunque sia il numero dei votanti.

Art. 4.

Ciascun elettore riceve dal Presidente una scheda firmata dal Presidente stesso.

Le schede dopo riempite dall'elettore coll'indicazione del candidato sono deposte nell'urna.

Art. 5.

Terminata la votazione il Presidente seduta stante sceglie fra gli elettori due scrutatori e procede allo spoglio delle schede alla presenza dei Rappresentanti.

Il nome scritto è letto ad alta voce. Qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede non firmate dal Presidente.

Sono nulli i voti dati a candidati che non sieno Rapresentanti effettivi di una delle categorie comprese nel gruppo.

Elevandosi contestazioni, queste sono decise in via definitiva dal Presidente.

Art. 6.

Fatto lo spoglio delle schede, il Segretario compila il processo verbale su apposito modulo nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati ed il numero dei voti riportato da ciascuno di essi.

È dichiarato eletto, per ogni gruppo, il candidato che ha riportato il maggior numero di voti, qualunque esso sia.

A parità di voti prevale la maggiore età.

Art. 7.

Il processo verbale firmato dal Presidente, dal Segretario e dagli Scrutatori, è poi trasmesso dal Presidente al Direttore Generale, il quale dà partecipazione dell'elezione agli interessati.

Art. 8.

Per il giorno delle elezioni e per il tempo occorrente a compiere i viaggi di andata e di ritorno, i Rappresentanti godono il trattamento stabilito dall'art. 10 del Regolamento per l'esercizio delle funzioni di rappresentanza approvato con Decreto Ministeriale del 29 ottobre 1911.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 307-1913.

Ditte alle quali fu accordata, in relazione alle
ll'Ordine di Servizio N. 280-910, la concessione
ato di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni
ari spedite a piccola velocità accelerata.

ONCESSIONARIE	RESIDENZA
. . . .	Palermo
. . . .	Catona
ello	Torre Annunziata
. . . .	Reggio Calabria
. . . .	Napoli
. . . .	Torre Annunziata
o	Catona
Figlio	Catona
i	Caltagirone
. . . .	Napoli
. . . .	Catona
. . . .	Napoli
. . . .	Ficulle
. . . .	Ortona
. . . .	Salice Calabro
-Gorgonzola-Uova (Ditta ardi)	Chiasso

DITTE CONCESSIONARIE	RESIDENZA
Corigliano Francesco	Bagnara
Corrao Vincenzo	Palermo
Cotronei A. e Fr. Montefusco	Napoli
Cotroneo Giuseppe	Catona
Criserà Antonino	Catona
Crudele Giovanni e Figli	Pontecagnano
Crudele Luigi	Pontecagnano
De Gregori Pietro	Napoli
Delfino Ferdinando	Catona
Del Gaudio Francesco	Torre Annunziata
De Santis F.lli A. F. e V.	Pontecagnano
Di Francescantonio Raffaele	Ortona
Di Liddo Francesco	Bisceglie
Esposito Andrea	Mercato S. Severino
Ferrovie di Reggio Emilia - Esportazione Agricola	Reggio Emilia
Franzosini Alfredo	Milano
Gandolfi Luigi	Milano
Garino Riccardo	Albenga
Garribba Michele	Ficulle
Gioia Pasquale	Napoli
Giordano Antonio	Pagani
Giuliano Antonio	Napoli
Grassi Carlo di Saltarini	Milano

DITTE CONCESSIONARIE	RESIDENZA
Guarna Antonino	Catona
Guarna Francesco e Figli	Catona
Guazzini Giovanni	Sinalunga
Gustato Gerardo	Nocera Inferiore
Import - Union Münchener Früchte - Grossandler	Monaco di Baviera
Lacchin Giuseppe	Sacile
Landi Matteo e Vincenzo	Pontecagnano
Leni Ettore Barone di Spadafora	Vittoria
Lombardo Ignazio	Vittoria
Maglia Vincenzo	Catania
Mastronardi Pietro	Monopoli
Max Huber e Gennaro Avella	Napoli
Melilla Nicola e C.	Ortona
Monti Igino	Roma
Nardone e Olivastri	Marina S. Vito
Nave Gabriele	Pagani
Neri Rosario e Figli	Catona
Nofroni Giuseppe	Chiusi
Palombi Antonio	Roma
Paolillo Andrea	Scalea
Passalacqua Giovanni e Figlio	Salice Calabro
Petrone Gaetano	Pontecagnano
Piccirillo Domenico	Pagani

DITTE CONCESSIONARIE	RESIDENZA
Sabato Ardovino	Pontecagnano
Santi Oliveri	Siracusa
Savignano e De Vivo	Napoli
Schepis Carmelo e C.	Grammichele
Scognamillo V. e Frenna P.	Napoli
Scopelliti Antonio e Figli	Catona
Sferra A. e Tortorella F.	Taranto
Soc. Cooperat. Produttori Ortaggi e Frutta	Pedaso
Soc. Generale delle Conserve Alimentari Cirio	Castellamare di Stabia
Soc. Trasp. Derrate Gangemi Gravina e C.	Catania
Soc. per l'esport. e l'import. di derrate alimentari C. Garavaglia e C.	Milano
Soc. Nazionale Trasporti F.lli Gondrand .	Palermo
Soc. per esportazione Marchesetti Bernardinelli e C.	Verona
Sorrentino Carmine	Torre Annunziata
Stile Antonio	Torre Annunziata
Strano Innocenzo	Catania
Teodori Francesco e Figlio	Montesilvano
Tesei Guglielmo e Secondo	Pedaso
Tommaselli Pasquale	Napoli
Tortora Giosuè e C.	Pagani
Tosi Pietro e Fglio	Pedaso
Unione Agricola Pietrese	Pietraligure

CONCESSIONARIE	RESIDENZA
...atori	Catania
...atori e Produttori derrate	Napoli
...io	Niscemi
...pe	Pontecagnano
... C.	Bari

Ordine Generale N. 6. (R.).

Modificazione all'ordinamento sulla tenuta degli inventari del materiale di esercizio.

A modificazione del punto 9 dell'Ordine Generale di Servizio N. 6-1906, si stabilisce che, a datare dal 1° novembre 1913 i libri di inventario dei materiali d'esercizio in consegna ai Servizi ed ai dipendenti Uffici, Magazzini, Depositi ecc. siano tenuti dalla Sezione interna del Servizio Ragioneria, di cui l'Ordine di Servizio N. 148-1913, e dagli Uffici di Ragioneria distaccati, secondo la rispettiva loro giurisdizione compartimentale.

Il Servizio Ragioneria continuerà a trattare la parte generale della materia inventariale.

Ordine di Servizio N. 305. (S. e T.).

Circoscrizione dei riparti di ispezione della Trazione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 337-1912).

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 26 agosto 1913, ha stabilito, in relazione al 3° comma dell'articolo 11 del R. Decreto 28 giugno 1912 n. 728, che la Divisione Trazione del Compartimento di Genova abbia giurisdizione, a datare dal 1° ottobre 1913, sulla linea Savona-Ceva e sul deposito locomotive di Savona.

Conseguentemente le circoscrizioni dei riparti di ispezione della Trazione, di cui all'Ordine di Servizio n. 337-1912, sono modificate, per quanto riguarda i Compartimenti di Torino e di Genova, come risulta dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio, con decorrenza dalla data suddetta.

Sono pure modificate, come è indicato nello unito allegato, le circoscrizioni dei riparti di ispezione della trazione negli altri compartimenti, in relazione ad esigenze di servizio, all'attivazione di nuovi tronchi di linee, ed alla cessione dell'esercizio delle linee Salentine.

Ordine di Servizio N. 306. (C.).

Norme per la elezione dei Rappresentanti del personale nel comitato amministratore dell'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.

In relazione al disposto del penultimo capoverso dell'articolo 2 del « Regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza « a favore del personale delle ferrovie dello Stato, di cui la legge « 19 giugn 1913 N. 641, approvato con decreto ministeriale 2 a- « gosto 1913 » si pubblicano le norme in base alle quali dovranno aver luogo le elezioni dei Rappresentanti del personale nel Comitato amministratore dell'Opera predetta.

Ordine di Servizio N. 307. (C).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 423-1912).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che, la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari, spedite a P. V. A. è accordata anche alle Ditte seguenti:

Passalacqua Giovanni e Figlio . . . di Salice Calabro
Corrao Vincenzo . . . . di Palermo

Criserà Antonino . . . . di Catona
Vacirca Antonio . . . . di Niscemi
Unione Agricola Pietrese . . . . . di Pietraligure
Teodori Francesco e Figlio . . . . . di Montesilvano
Gustato Gerardo . . . . di Nocera Inferiore
Leni Ettore Barone di Spadafora. . . di Vittoria
Esposito Andrea . . . . di Mercato S. Severino
Guazzini Giovanni . . . . di Sinalunga
Nofroni Giuseppe . . . . di Chiusi
Lombardo Ignazio . . . . di Vittoria

Si avverte inoltre che la concessione Giovita Giacomelli (eredi), fu sostituita da quella accordata al successore Alfredo Franzosini.

Con l'occasione, si unisce l'elenco completo delle Ditte che sono autorizzate ad eseguire i cointesi trasporti, restando di conseguenza annullati gli Ordini di Servizio N. 284, 296, 299, 320, 331, 343 del 1910; N. 8, 13, 22, 31, 34, 60, 85, 105, 151, 288, 346, 362 del 1911; N. 10, 86, 181, 229 e 423 del 1912.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 308. (C.).

Rimborso eventuale del prezzo dei biglietti e delle spedizioni bagagli.

Tenuto presente che la tassa e la sovratassa di bollo formano ora parte integrante del prezzo dei trasporti viaggiatori e bagagli (Ordine di Servizio N. 171-1913), avvertesi che la liquidazione ed il pagamento dei rimborsi, di qualunque specie, relativi ai trasporti medesimi, devono essere fatti al lordo della tassa e sovratassa suddette.

Restano di conformità modificate le disposizioni contenute al riguardo al Capo IV dell'Allegato all'Ordine di Servizio N. 135-1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 309. (C.).

Servizi internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 266-1918).

Col 1° ottore 1913 dovranno essere introdotte le seguenti modifificazioni ed aggiunte alla voce « *velocipedi* » dei diversi servizi internazionali.

SERVIZIO ITALO-BELGA.

Parte I *B* (pag. 43) - Per le voci « N. 353- V. 18 e 354-V. 19 » la classificazione italiana deve essere modificata da « 2 » in « 1 ».

La voce « N. 354-V. 19 » deve essere completata dalla seguente aggiunta:

« Pei cerchi da velocipedi, vedasi N. 81 *a*) ».

Aggiungere a pag. 30 la seguente nuova voce:

81 a	—	Cerchi da velocipedi, di ferro o d'acciaio . . .	1	a	2 v	—	—	4	23 b	23 e

SERVIZIO ITALO-FRANCESE (P. L. M.).

Nomenclatura e classificazione delle merci annessa alla tariffa pel servizio cumulativo fra le ferrovie italiane e quelle francesi (P. L. M.) (edizione 1° gennaio 1907) a pag. 95.

Per le voci « N. 1748/534 e 1750/1007 » la classificazione italiana deve essere modificata da « 2 » in « 1 ».

SERVIZIO ITALO-GERMANICO.

Parte I *B* (pag. 147) per le voci « N. 2684/731 e 2684a/731a » la classificazione italiana deve essere modificata da « 2 » in « 1 ».

SERVIZIO ITALO-NEERLANDESE.

Nomenclatura e classificazione delle merci annessa alla tariffa italo-neerlandese (edizione 1° gennaio 1912) (pag. 37). Per le voci « 275/98 e 276/99 » la classificazione italiana deve essere modificata da « 2 » in « 1 ».

SERVIZIO ITALO-SVIZZERO.

Parte I *B* (pag. 136) Per la voce « N. 2524/691 » la classificazione italiana deve essere modificata da « 2 » in « 1 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 310. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 267-1913).

A datare dal 16 settembre 1913 è stata attuata pel servizio italo-belga la voce:

201*a* 6*a* *Lana* (cascami di) provenienti dalla fabbricazione delle stoffe, e dei cappelli, cioè: cascami della pettinatura, car-

datura e tessitura della lana, borra o cimatura di stoffe, colla seguente classificazione:

1 W	a	11 W	5	17	2	4 *a*	4 *b*

Opportuna aggiunta dovrà quindi essere fatta a pag. 37 della Parte I *B* della tariffa pel servizio merci italo-belga, edizione 1° maggio 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 311. (C.).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 292-1913).

Con la data del 1° ottobre 1913 saranno da apportarsi le seguenti aggiunte e modificazioni nella Parte II-A delle tariffe dirette italo-svizzere, pubblicatasi il 1° maggio 1913.

Pag. 35, 88, 102, 110, 117, 173 e 180. — Nelle note a piedi delle pagine, relative a *Delle-frontière*, dopo le parole « in servizio con Epinal » inserire « Arches, Jussey, Gray ».

Pag. 40 — Genève-Cornavin — I prezzi speciali per la detta stazione (serie *c* e *d* della grande velocità), contrassegnati dai richiami « (2) e (4) », sono stati estesi pure ai trasporti in partenza dalla stazione di *Forlì*. Il nome di questa stazione dovrà, pertanto, essere inserito nelle rispettive note « (2) e (4) » a piedi della pagina, fra l'indicazione di « Russi e Modena ».

Pag. 51. — Per la stazione di Luzern i prezzi della grande velocità, *serie d*, vanno modificati come appresso:

Luzern (Lucerna) . . . . Chiasso da frs. 7.00 in « 7.05 »
» » . . . . . Pino » » 6.03 in « 6.05 ».

Pag. 99 e 100. — Nell'elenco delle stazioni italiane, alle quali sono applicabili i prezzi dei gruppi della tariffa eccezionale N. 2, aggiungere al loro posto le stazioni di « *Catania Centrale* e di *Milazzo* » con l'assegnazione al *Gruppo VI a.*

Pag. 77 a 200. — Nella tariffa speciale a piccola velocità accelerata e nelle sottoindicate tariffe eccezionali, aggiungere le stazioni qui appresso indicate:

		TARIFFA SPECIALE a piccola velocità accelerata	
		a (5 tonn.)	*b* (10 tonn.)
Bellinzona SFF	Chiasso .	1.22	1.09
	Pino . .	0.57	0.52

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 1 P.V.			
		a	*b*	*c*	*d*
Vevey C F F	Iselle	1.11	0.79	0.60	0.57

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 3 P.V.						
		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*
Seen . .	Chiasso .	1.22	1.19	1.22	1.14	1.35	1.31	—
	Pino . .	1.08	1.05	1.08	1.01	1.19	1.16	—

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 13 P.V.
Yverdon . . .	Iselle .	1.12

Pag. 67, 119, 135, 155 e 198 — Sood — Cancellare il nome di tale stazione colle relative indicazioni e nota a piè di pagina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 312. (M. e C.).

Servizio cumulativo fra la ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone e le ferrovie di Reggio Emilia.

A datare dal 1° ottobre 1913 viene attivato il servizio cumulativo pei trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria fra la ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone e le ferrovie di Reggio Emilia, in quanto, beninteso, le stazioni di quest'ultime siano abilitate ai trasporti suaccennati.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti suddetti valgono le tariffe e condizioni, nonchè le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che pei trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 313. (M.).

Cambio di nome della stazione di Revere e della fermata di Ponte Revere.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di Revere, della linea Nogara-Bologna, assumerà la nuova denominazione di *Revere Scalo* e la fermata di Ponte Revere, della stessa linea, assumerà la denominazione di *Revere*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovrà:

alle pagg. 77, 133 (tab. 60) e 232, sostituire l'indicazione di Revere con Revere Scalo;

alle pagg. 73 e 232, cancellare Ponte Revere e relative indicazioni;

alle pagg. 77 e 232, fra le stazioni di Resiutta e Revere Scalo inserire il nome della stazione di Revere colle indicazioni già rispettivamente esistenti per Ponte Revere;

a pag. 133 (tab. 60), sostituire l'indicazione di Ponte Revere con Revere.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali figurano i nomi della stazione e della fermata suddette, dovranno apportarsi le modificazioni in analogia a quanto sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 314. (M.).

Cambio di nome della stazione di Contea.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di *Contea*, della linea Pontassieve-Borgo S. Lorenzo, assumerà la nuova denominazione di *Contea Londa*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 34, 141 (tab. 72*bis*) e 225, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi analoga modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 315. (M.).

Cambio di nome della stazione di Narni.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di Narni, della linea Orte-Ancona, assumerà la nuova denominazione di *Narni Amelia.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagg. 62, 144 (tab. 74), 230 e in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 316. (M.).

Cambio di nome della stazione di S. Giuseppe d'Ottaiano.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di S. Giuseppe d'Ottaiano, della linea Caserta-Castellammare di Stabia-Gragnano, assumerà la nuova denominazione di *S. Giuseppe Vesuviano.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovrà:

a pag. 84, depennare il nome della stazione di S. Giuseppe d'Ottaiano con le relative indicazioni e inserire fra S. Giuseppe

di Cairo e S. Giustina la stazione di S. Giuseppe Vesuviano con le indicazioni esistenti per S. Giuseppe d'Ottaiano;

a pag. 155 (tab. 97) e a pag. 233 cambiare « S. Giuseppe d'Ottaiano » in «S. Giuseppe Vesuviano ».

Analoga variazione sarà da apportarsi in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 317. (M.).

Cambio di nome della stazione di S. Giovanni in Persiceto.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di S. Giovanni in Persiceto, della linea Bologna-Verona, assumerà la nuova denominazione di *Persiceto*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovrà:

alle pagine 84 e 233, depennare il nome della stazione di S. Giovanni in Persiceto con le relative indicazioni.

alle pagine 69 e 231, inserire fra Persano e Pertengo la stazione di Persiceto con le indicazioni esistenti per S. Giovanni in Persiceto;

alla pagina 133 (tab. 60), cambiare S. Giovanni in Persiceto in Persiceto.

Analoga variazione sarà da apportarsi in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 318. (M.).

Cambio di nome della stazione di Giardinetto Troia.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di Giardinetto Troia, della linea Foggia-Napoli, assumerà la nuova denominazione di *Troia Castelluccio Sauri*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovrà:

a pag. 44 e 227, depennare il nome della stazione di Giardinetto Troia con le relative indicazioni;

a pag. 100 e 236, inscrivere fra Trofarello e Tromello la stazione di Troia Castelluccio Sauri con le indicazioni esistenti per Giardinetto Troia;

a pag. 153 (tab. 91), cambiare «Giardinetto Troia » in Troia Castelluccio Sauri ».

Analoga variazione sarà da apportarsi in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 319. (M.).

Cambio di nome della fermata di Salzano.

A datare dal 1° ottobre 1913, la fermata di Salzano, della linea Primolano-Venezia, assumerà la nuova denominazione di *Salzano Robegano*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » alle pag. 89, 129 (tab. 50-*bis*) e 234 ed in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della fermata suddetta, dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 320. (M.).

Cambio di nome della stazione di Quarto.

A datare dal 1° ottobre 1913, la stazione di *Quarto,* della linea Genova-Pisa, assumerà la nuova denominazione di *Quarto dei mille.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagg. 76, 134 (tab. 62), 135 (tab. 62*a*) e 232, e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi analoga modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 321. (S.).

Ferrovie della Libia. - Funzionario delle Ferrovie dello Stato al quale deve fare capo la corrispondenza.

In relazione all'art. 26 del Regio Decreto 9 marzo 1913 n. 314, concernente la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato in Libia, ed al corrispondente articolo 5 del Decreto del Ministro delle Colonie in data 27 agosto 1913, riguardante l'ordinamento dell'Ufficio delle Costruzioni e di quello dell'Esercizio delle ferrovie stesse

si avverte che la corrispondenza ordinaria e le richieste di tali uffici, debbono essere indirizzate, dai rispettivi dirigenti, al Cav. Ing. *Arrigo Gullini*, Capo dell'Esercizio Navigazione della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, il quale provvederà all'ulteriore svolgimento delle pratiche coi competenti Servizi di detta Direzione Generale, nonchè alle altre incombenze indicate negli articoli 26 e 5 succitati.

Ed essendo opportuno che tutto quanto riflette le ferrovie suddette faccia capo ad un unico ufficio, così anche tutta la corrispondenza e tutti gli atti interessanti le ferrovie stesse, che emanano dai vari Servizi, dovranno inoltrarsi pel tramite del sunnominato funzionario.

Ordine di Servizio N. 322. (M.).

Servizio merci a Roma Termini e Roma Tuscolana.

Dal 1° ottobre 1913, la stazione di Roma Termini viene disabilitata dai trasporti a P. V. O. per conto delle Società « Molini e Pastificio Pantanella » e « Molino Centrale già F.lli Franco » i cui stabilimenti raccordati faranno invece capo alla stazione di Roma Tuscolana la quale viene ammessa ai trasporti a P. V. O. a vagone completo per conto delle Società stesse senza restrizioni di provenienza.

Di conseguenza, l'indicazione delle Società predette dovrà essere soppressa nella nota (11) ed aggiunta nella nota (14) in calce alla pag. 80 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 323. (M. C.).

Giorni festivi riconosciuti dallo Stato.

A datare dal giorno 25 settembre 1913, in dipendenza del R. D. N. 1027, del 4 agosto 1913, pubblicato nella parte prima del Bollettino Ufficiale N. 38 del giorno 18 settembre 1913, i giorni festivi, agli effetti delle tariffe e condizioni pei trasporti e dei relativi allegati, sono i seguenti:

Tutte le domeniche.
Il primo giorno dell'anno.
Il giorno dell'Epifania.
» » dell'Ascensione.
» » dell'Assunzione.
» » del Venti Settembre.
» » di Ognissanti.
» » di Natale.

Con appendice di prossima pubblicazione verrà provveduto alla sostituzione dell'allegato N. 4 delle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Le modificazioni risultanti dalla detta Appendice, dovranno essere praticate anche alle pagine 101 e 102 della « Istruzione nel servizio viaggiatori », di cui l'Ordine di Servizio N. 43-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 73. (C.).

Uso dei copertoni pei trasporti di canapa in servizio internazionale.

Si è rilevato che pei trasporti di canapa in servizio internazionale, le stazioni, non sempre tenendo presente il disposto del

punto XXXIV dell'allegato N. 1 alla Parte I A (Disposizioni regolamentari) delle tariffe dirette, che fa obbligo ai mittenti di fornire, su richiesta della ferrovia, i copertoni per la protezione della merce, coprono i trasporti con copertoni dell'Amministrazione, omettendo di esigere che il mittente ne faccia esplicita domanda sulle lettere di vettura e di mettere a carico dei trasporti la relativa tassa di nolo.

Si richiamano pertanto le stazioni a maggior diligenza nell'osservanza della disposizione sopra ricordata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 74. (C.).

Spedizioni dirette alla Ferrovia del Bernina ad alla Ferrovia Retica.

(Vedi Ordine di Servizio N. 13-1913).

La ferrovia del Bernina lamenta che le spedizioni di merci provenienti dall'Italia e dirette a stazioni appartenenti a quella ferrovia od alla ferrovia Retica (Svizzera), non sono sempre accompagnate da lettere di vettura internazionali, ma soltanto da lettere di porto italiane, il che obbliga la stazione di Tirano a compilare nuovi documenti di trasporto.

Poichè anche le ferrovie suddette hanno aderito alla Convenzione internazionale di Berna, s'invitano le stazioni ad accettare le spedizioni in parola solo quando siano scortate da lettera di vettura internazionale.

L'accettazione della lettera di porto dovrà essere limitata ai soli casi in cui lo speditore dichiari espressamente di voler rinunciare alle condizioni della Convenzione internazionale oppure quando si tratti di merci che, ai sensi delll'allegato 1 alla suddetta Convenzione, sono esclusi dall'inoltro con lettera di vettura.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, e 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 75. (C.).

Trasporti a domicilio a Castel S. Giovanni.

Il servizio dei trasporti a domicilio a Castel S. Giovanni, ora limitato alla sola consegna delle merci a grande velocità, numerario e preziosi, col giorno 1° ottobre 1913, verrà esteso anche alla presa delle dette merci, nonchè alla presa e consegna delle merci a piccola velocità.

Nell'allegato prospetto sono indicati i relativi prezzi e le conseguenti aggiunte da praticarsi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 76. (C.).

Trasporti a domicilio a Mesagne Sora e Serravalle Scrivia.

Col giorno 1° ottobre 1913 verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Mesagne, Sora e Serravalle Scrivia, estensibile alla città di Gavi, e verranno aperte le Agenzie di città nei Comuni di Mesagne, Sora e Gavi.

Nell'allegato prospetto sono indicati i relativi prezzi e le conseguenti aggiunte da praticarsi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 » e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 77. (C.).

Trasporti a domicilio a Castelraimondo-Camerino.

(Vedi Circolare N. 53 e 61-1913).

Il servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Castelraimondo-Camerino, e l'Agenzia di città di Camerino, la cui attivazione era stata temporaneamente sospesa, comincieranno a funzionare col giorno 1° ottobre 1913, in base ai prezzi ed alle condizioni già indicate nel prospetto allegato alla Circolare N. 53-1913.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 12v (C.).

Attivazione dell'orario generale 1° ottobre 1913 per le linee al nord di Roma e di Bologna.

Col 1° ottobre 1913 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni sulle linee situate al nord della linea Ancona-Roma (questa compresa), eccettuatta la Rimini-Ancona, e compresa invece la Fabriano-Portocivitanova e la Roma-Terracina, mentre l'orario generale per le rimanenti linee non verrà attivato che col 1° novembre p. v.

Il nuovo orario contempla modificazioni tanto nelle comunicazioni dirette internazionali ed interne, specialmente in quelle fra Milano e Roma e fra Torino e Roma, quanto in quelle più propriamente di carattere locale.

COMUNICAZIONI DIRETTE INTERNAZIONALI.

Transito di Ventimiglia. — L'accelerato 1195 Ventimiglia-Genova sarà sostituito dal diretto 137, in partenza da Ventimiglia alle 15,30, coincidendo col diretto francese 53, e fatto arrivare a Genova alle ore 20, ove coinciderà col diretto 74 per Milano e Chiasso, ritardato di mezzora. In tal modo saranno accelerate di circa 2 ore e mezza le comunicazioni internazionali dirette dalle Riviere italiana e francese pei transiti di Domodossola, Ala e Pontebba, e stabilita una nuova comunicazione dalla Riviera verso Chiasso ed oltre.

Transito di Modane. — Su questa linea i diretti 1, 2, 4, 5 ed 8 verranno accelerati, con soppressione delle fermate intermedie fra Bussoleno e Bardonecchia, e provvedendo al servizio locale mediante nuovi treni; è notevole specialmente l'acceleramento del diretto 8, il quale partirà da Torino alle 16,45 in luogo delle 16,5,

arrivando a Modane una decina di minuti più tardi, venendo il servizio locale, nonchè quello di terza classe, affidati in sua vece al nuovo di retto 148, in partenza la Torino alle 15,44.

Transito di Ala. — Il diretto 405 verrà ritardato di una mezzora sul percorso Ala-Verona e di una ventina di minuti sul percorso Verona-Modena, coincidendo quindi col direttissimo 35, e rimanendo invariate le attuali coincidenze a Verona ed a Bologna, in dipendenza di analoga posticipazione del coincidente diretto dal Brennero.

Il diretto 401 sarà posticipato di circa un'ora sul percorso Ala-Verona e di 50 minuti circa sul percorso Verona-Bologna, coincidendo sempre col diretto 31 per Roma, in dipendenza di analoga posticipazione del coincidente diretto dal Brennero.

Treni di lusso.

Roma-Cannes. — Nella prossima stagione invernale questi treni saranno sensibilmente accelerati nella loro marcia; il CR inoltre, arrivando a Roma alle 9,40, acquisterà la coincidenza col direttissimo 107 per Napoli. La carrozza a letti da e per Firenze viagegrà tra Pisa e Firenze coi treni 1643 e 1656.

Parigi-Roma. — Anche questi treni di lusso saranno accelerati nella loro marcia, ritardando la partenza da Parigi dalle 14,10 alle 15,15 (ora fancese), e da Modane dalla 1,30 alle 2,20, mentre l'arrivo a Roma non verrà ritardato che dalle 17 alle 17,20. In senso inverso la partenza da Roma sarà ritardata dalle 12,55 alle 13,25, rimanendo invariati gli arrivi a Modane ed a Parigi. La loro effettuazione che nello scorso anno venne fatta trisettimanale nei mesi di dicembre e gennaio, e giornalmente dal principio di febbraio alla metà di maggio, sarà quest'anno giornaliera n dall'inizio della loro effettuazione, e cioè dal principio di dicembre.

Simplon Express. — L'orario di questi treni di lusso sarà leggermente modicato fra Domodossola e Venezia, come pure sarà leggermente modificato quello dei treni diretti ordinari 434 e 435 fra Venezia e Cormons, attualmente concidenti coi primi a Mestre, e

fra i quali esiste il passaggio di carrozze di lusso dirette da e per Trieste, allo scopo di portare dette coincidenze, con relativi scambi di carrozze, in stazione di Venezia.

Berlino-Tirolo-Roma. — Questi treni di lusso, i quali continueranno anche col nuovo orario ad aver luogo giornalmente fra Berlino, Ala e Verona fino a tutto novembre, saranno, come nella scorsa primavera, e come nell'autunno dell'anno passato, prolungati trisettimanalmente fra Verona e Roma, durante i mesi di ottobre e novembre colo stesslo orario già in vigore in primavera.

Vienna-Tirolo-Riviera. — Durante i mesi di febbraio, marzo e aprile 1914 saranno rieffettuati i treni di lusso AV e VA fra Ala e Roma da e per Franzensfeste, Marburg, Vienna e Budapest, ed in coincidenza a Verona coi lusso NS ed SN da e per Ventimiglia e Cannes. Essi avranno però luogo nella ventura stagione invernale tre volte alla settimana, anzichè due, come lo scorso anno.

Berlino-Napoli. — L'orario del treno da Berlino a Napoli (BN) sarà accelerato in confronto dello scorso anno. Esso venendo a partire da Berlino alle 11,10 anzichè alle 9,40, partirà da Ala alle 4,36 invece che alle 3,36 ed arriverà a Napoli alle 21,45, come lo scorso anno.

In senso inverso l'NB partirà da Napoli alle 9 in luogo delle 8,20, arrivando ad Ala ed a Brelino alla stessa ora di prima.

Questi treni avranno ancora luogo negli stessi periodi e giorni dello scorso anno.

Berlino-Egitto. — Questi treni di lusso saranno ancora riattivati una volta alla settimana nei mesi di gennaio, febbraio e marzo. L'orario del treno EB sarà accelerato, ritardandone la partenza da Napoli dalle 18.10, come era lo scorso inverno, alle 19, pur rimanendo invariata l'ora di arrivo a Verona.

Quanto agli altri treni di lusso non nominati qui sopra, e cioè il Vienna-Nizza, il Lloyd e Riviera Express, il Nord Sud, ed il Vienna-Roma, essi si effettueranno anche durante il prossimo orario invernale negli stessi periodi, negli stessi giorni, e sostanzialmente anche collo stesso orario dello scorso anno.

Comunicazioni dirette interne.

Torino-Genova-Roma. — I treni direttissimi notturni 6 e 7, venendo sciolti fra Sarzana e Roma dalla sezione di Milano, per la quale vengono istituiti appositi treni indipendenti (15 e 16), saranno accelerati di circa mezzora nel loro percorso complessivo, così il 7 anticiperà la partenza da Torino dalle 18,35 alle 18,20 e e l'arrivo a Roma dalle 8,40 alle 7,55, ed il 6 anticiperà l'arrivo a Torino dalle 10,20 alle 9,56.

L'attuale diretto 20 Pisa-Genova avrà origine da Roma, partendone alle ore 8; pertanto verrà soppresso il servizio di 3ª classe fra Roma e Genova col direttissimo 2, accelerandolo in guisa da ritardarne la partenza da Roma dalle 9 fino alle 10,5, e l'arrivo a Torino dalle 23,25 alle 23,50, rimanendo invariata l'ora di partenza da Torino e quelle di arrivo a Modane e Parigi. Ad Alessandria il treno 2 prenderà la coincidenza del 222, il quale rimane soppresso sul tratto Alessandria-Torino.

L'attuale diretto 14 sarà sostituito da treni accelerati.

Milano-Roma. — In previsione della prossima apertura all'esercizio della linea Borgo S. Donnino-Fornovo, i treni direttissimi notturni 15 e 16 della Parma-Sarzana saranno da Sarzana prolungati indipendentemente fino a Roma, arrivandovi il 15 alle 8,30 e partendon eil 16 alle 21,30, e da Fornovo per Borgo San Donnino e Milano, indipendentemente dai direttissimi 35 e 36. Siccome però col 1° ottobre p. v. detta nuova linea non potrà essere ancora aperta all'esercizio, così provvisoriamente i treni 15 e 16 continueranno fra Farnovo e Parma, come treni 195 e 196, circolando fra Parma e Milano come supplementari ai treni 35 e 36.

Dal giorno dell'apertuara della Borgo S. Donnino-Fornovo, oltre al prolungamento dei treni 15 e 16 tra Fornovo e Milano, saranno attivati, in coincidenza, anche due nuovi treni diretti (385 e 386) tra Borgo San Donnino, Cremona, Treviglio e Bergamo, ed ed altri due, in coincidenza con questi, tra Cremona e Brescia (375-376); treni tutti che dal 1° ottobre fino a detto giorno saranno da considerarsi come facoltativi.

Milano-Genova. — Il diretto 66, venendo istradato per la linea succursale dei Giovi, ritarderà la partenza da Genova dalle 8,20 alle 9,10 e l'arrivo a Milano dalle 11,55 alle 12,10. Esso avrà altresì una sezione per Torino, la quale proseguirà da Novi come treno 10, rimanendo l'attuale 10 soppresso tra Genova e Novi e sostituito dall'accelerato 1016 (Genova-Busalla-Alessandria).

Milano-Venezia. — Il diretto 88 sarà accelerato nella sua corsa, con soppressione di parecchie fermate, in modo da anticipare il suo arrivo a Milano dalle 15,7 alle 14,15.

Esso sarà immediatamente seguito da Vicenza a Milano dall'accelerato 398, il quale disimpegnerà anche il servizio locale prima affidato al diretto 88. Il nuovo 398 sostituirà l'attuale accelerato 1428 fra Vicenza e Brescia e l'attuale diretto 398 Brescia-Milano.

Milano-Bologna. — Sarà istituito un nuovo treno diretto (29), in partenza da Milano alle 8.5 con arrivo a Bologna alle 12,15, sopprimendo il locale 1597, Milano-Piacenza e l'accelerato 1585 fra Modena e Bologna. Questo treno raccoglierà a Piacenza la coincidenza del treno 2403 (nuovo accelerato 1293) proveniente da Alessandria e Torino.

L'attuale diretto 29 (nuovo 39) sarà anticipato di 2 ore per tutto il suo percorso, venendo assegnato il servizio locale e le fermate di Borgo San Donnino, Reggio e Modena al direttissimo 35.

Il diretto 371 (Milano-Codogno) verrà soppresso, e sarà invece effettuato al posto dlel'attuale 29 il nuovo diretto 377 da Milano a Piacenza.

In senso inverso sarà istituito il nuovo diretto 34, in partenza da Bologna alle 17,30 con arrivo a Milano alle 21,35, venendo soppresso l'accelerato 1590 fra Piacenza e Milano. Questo treno troverà a Piacenza la coincidenza col diretto 222 anticipato, il quale a sua volta coinciderà ad Alessandria col treno 2.

Venezia-Bologna. — Sarà istituito un nuovo diretto (50), in partenza da Bologna alle 14,34, in coincidenza col diretto 32 da Firenze e a Mestre col 172 per Udine, e con arrivo a Venezia alle 17,35.

Verranno però soppressi i treni 1556 fra Bologna e Ferrara, 4616 tra Rovigo e Padova, 4614 fra Padova e Venezia e 4618 fra Ferrara e Rovigo.

COMUNICAZIONI DI INTERESSE LOCALE.

Diverse ed importanti modicazioni d'orario di carattere locale vengono introdotte sulla maggior parte delle linee.

NUOVI SERVIZI DI 3ª CLASSE CON TRENI DIRETTISSIMI E DIRETTI.

Treno	148	(nuovo)	Torino-Modane.
»	2		Genova-Torino.
»	4		Genova-Torino.
»	18	(nuovo)	Genova-Alessandria.
»	86		Milano-Torino.
»	137	(nuovo)	Ventimiglia-Savona.
»	50	(nuovo)	Bologna-Venezia.
»	385	(nuovo)	Bergamo-Borgo S. Donnino.
»	386	(nuovo)	Borgo S. Donnino-Bergamo.
»	375	(nuovo)	Brescia-Cremona.
»	376	(nuovo)	Olmeneta-Brescia.
»	29	(nuovo)	Milano-Bologna.
»	20	(nuovo)	Roma-Pisa.
»	34	(nuovo)	Bologna-Milano.
»	39	(nuovo)	Milano-Bologna.
»	35		Milano-Bologna.
»	36		Bologna-Milano.

SERVIZI DI 3ª CLASSE CHE VENGONO SOPPRESSI.

Treno	8	Torino-Modane.
»	68	Genova-Milano.
»	2	Roma-Genova.
»	81	Milano-Venezia.
»	88	Verona-Milano.

Treno derrate e merci.

L'orario dei treni GG (ordinario) e ZZ (sussidiario) viene predisposto in modo che quando si aprirà all'esercizio la linea Borgo-San Donnino-Fornovo possa provvedersi al relativo congiungimento a Fornovo e Borgo San Donnino, istradando i due treni suddetti per la citata nuova linea.

Il treno ZZ viene prolungato da Piacenza a Milano P. V.

Il treno 8062 viene anticipato in partenza da Bologna e messo in precedenza al 6050.

Il treno 8066 che verrà compreso fra i treni straordinari derrate in partenza da Foggia, è prolungato sul tratto Bologna-Modena e potrà così alimentare, nei periodi in cui debba effettuarsi, il 6118.

L'orario dei treni merci Racc. G. V. 5023 e 5024 viene modicato in relazione alla nuova situazione d'orario dei treni viaggiatori. Il 5023 risulta posticipato in arrivo a Roma alle 19, 35. In conseguenza si ritarda il merci 6583, Roma-Napoli, sostituendolo con uno speciale nel periodo dal 1° al 30 ottobre, fino cioè alla attivazione dell'orario invernale sulla detta linea.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° ottobre si osserveranno le seguenti norme.

Nel giorno 30 settembre p. v. non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che, per orario o prevedibile ritardo, non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione dei treni speciali nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre e quella di treni staordinari qualsiasi nel giorno 1° ottobre, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viag-

giatori, nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, il cui orario abbia subìto soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti. Esse dovranno anche dare tutte le disposizioni di dettaglio relative al passaggio dal vecchio al nuovo orario anche per i treni qui sotto nominati.

Linea Modane-Torino. — Il direttissimo 19 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

L'omnibus 2002 assumerà il nuovo orario in partenza da Torino P. N.

Linea Torino-Genova. — Il diretto 222 del vecchio orario avrà ancora luogo fino a destinazione.

Linea Vercelli-Alessandria. — L'omnibus 2306 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Domodossola-Milano. — Il direttissimo 261 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Arona-Alessandria. — Il diretto 188 assumerà il nuovo orario in partenza da Novara.

Linea Chiasso-Milano. — Il diretto 74 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Linea Milano-Genova. — Il diretto 75 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Milano-Venezia. — Il direttimo 91 assumerà il nuovo orario fino dalla partenza da Milano.

L'accelerato 1436 assumerà il nuovo orario in partenza da Verona P. N.

Linea Ala-Verona-Modena. — Il diretto 401 assumerà il nuovo orario in partenza da Verona P. V.

Linea Venezia-Bologna. — Il direttissimo 45 viaggierà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Il locale 4618 (Bologna-Rovigo) del vecchio orario avrà ancora luogo fino a destinazione.

Linea Ventimiglia-Genova. — Il diretto 132 assumerà il nuovo orario in partenza da San Remo.

L'accelerato 1197 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Linea Genova-Pisa. — Il direttissimo 7 proseguirà da Spezia regolato dal nuovo orario.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero 1616 in partenza da Recco.

Il diretto 14 del vecchio orario terminerà la sua corsa a Spezia, donde proseguirà come 1012 del nuovo orario.

Linea Pisa-Roma. — Il nuovo direttissimo 16 avrà luogo per la prima volta fin dalla sera del 30 settembre in partenza da Roma, con apposito orario speciale fino Grosseto.

Il direttissimo 6 non porterà quindi in detta sera la sezione Roma-Milano e assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Linea Milano-Bologna. — Il direttissimo 35 viaggierà regolato dal vecchio orario fino a Bologna, ma senza la sezione Milano-Sarzana-Roma, per la quale sarà effettuato, fino dalla sera del 30 settembre, il 35 supplementare Milano-Parma.

Il misto 6034 viaggierà regolato dal vecchio orario fino a Parma.

Linea Parma-Spezia. — Il direttissimo 15 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

Linea Bologna-Firenze. — Il treno 24 assumerà il nuovo orario in partenza da Bagni Porretta.

I treni 26 e 1586 assumeranno il nuovo orario in partenza da Firenze.

Linea Firenze-Roma. — Il treno 36, partirà regolato dal nuovo orario da Chiusi.

Il treno 27 partirà da Firenze regolato dal nuovo orario.

Il treno 28 partirà da Roma regolato dal nuovo orario.

Linea Ancona-Roma. Il treno 608 partirà da Orte regolato dal nuovo orario.

Linea Firenze-Livorno. — Il treno 545 assumerà il nuovo orario a Pisa.

Il treno 1656 assumerà il nuovo orario a Firenze.

Linea Pistoia-Pisa. — Il treno 4740 assumerà il nuovo orario a Lucca.

Viaggi con biglietti gratuiti serie B di IIª e IIIª classe compartimenti riservati di IIª categoria.

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie *B* di IIª classe saranno validi, alle stesse condizioni di percorrenza dei viaggiatori ordinari, per tutti i direttissimi ad eccezione dei seguenti:

1, 2, 6 e 9	linea	Torino-Roma;
15 e 16	»	Milano-Roma (via Sarzana);
21, 22	»	Milano-Roma;
81, 86 e 90	»	Milano-Venezia;
107, 108 e 114	»	Roma-Napoli;
101 e 102	»	Roma-Napoli-Siracusa.

Eguale validità avranno i biglietti gratuiti serie *B* di IIIª classe resi validi per la IIª, tanto gratuitamente quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie *B* di IIIª classe saranno ammessi eccezionalmente nei direttissimi:

261 linea Domodossola-Milano (purchè provenienti da Iselle e diretti a Milano);

57 linea Bologna-Lecce (purchè provenienti da oltre Bologna e diretti oltre Ancona).

I permessi permanenti di IIª categoria per l'uso dei compartimenti riservati avranno, rispetto ai treni direttissimi, le stesse validità dei biglietti gratuiti serie *B* di IIª classe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 147B (C.).

Esposizione di caccia e pesca in Milano.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Milano e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto interamente ferroviario, o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 20 settembre al 10 dicembre 1913.

SPEDIZIONE DELLE MERCI DEGLI OGGETTI E DEI CANI.

Andata: dal 20 settembre al 20 ottobre 1913.

Ritorno: dal 10 ottobre al 10 dicembre 1913.

Le spedizioni di cani, fruiranno del ritorno gratuito, purchè venga pagata l'andata a tariffa generale nei modi previsti dall'articolo 46 delle Tariffe.

Il ritorno gratuito sarà accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certifificato del Comitato della mostra attestante che i cani figurarono alla medesima. Tali documenti (da inviarsi al competente Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) devono essere ritirati dalla stazione di Milano, la quale riscuoterà per la spedizione di ritorno, la sola tassa di bollo.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, da effettuarsi nello stesso periodo di tempo stabilito pei viaggi degli espositori e giurati, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, tanto nell'andata quanto nel ritorno e prima di fare la registrazione si deve accertare siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio. Nell'andata il viaggiatore farà bollare la lettera d'ammissione alla mostra ed annotare sulla medesima a cura dell'Ufficio Bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno il viaggiatore presenterà la detta lettera d'ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla mostra, e verso il ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo Viaggiatori e Bagagli in Firenze a giustificazione delle gratuità del trasporto) la stazione di Milano deve registrare la spedizione rilasciando il relativo scontrino senza riscossione di alcuna tassa.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alla circolare N. 100-B-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Circolare N. 148R (C.).

Congresso della Società nazionale per la storia del risorgimento italiano in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Bologna e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 Settembre al 5 Ottobre 1913.

Ritorno: dal 2 al 10 Ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 149R (C.).

III Congresso nazionale dei segretari ed impiegati degli enti locali in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Napoli e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 30 Settembre al 7 Ottobre 1913.

Ritorno: dal 4 al 10 Ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 150R (C.).

IX Congresso internazionale di idrologia, climatologia e geologia in Madrid.

Pei viaggi in destinazione di uno dei transiti internazionali di Ventimiglia o Modane e viceversa dei partecipanti al congresso sovraindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Ventimiglia o Modane e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 5 al 22 ottobre 1913

Ritorno: dal 15 al 31 ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 151 R (C.).

Congresso annuale della Società degli igienisti italiani in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Milano e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 3 all'8 ottobre 1913

Ritorno: dal 6 all'11 ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100 R-1913.

Circolare N. 152 R (C.).

Congresso dell'Unione italiana delle ferrovie d'interesse locale e di tramvie in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Milano e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 29 Settembre al 5 Ottobre 1913

Ritorno: dal 3 al 9 Ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Operazioni doganali. - Istruzioni del mittente. - Responsabilità.

Il mittente deve esporre nella « dichiarazione doganale » tutte le indicazioni necessarie allo eseguimento delle operazioni doganali: in difetto di tali esatte istruzioni l'Amministrazione ferroviaria provvede alle medesime a rischio e pericolo dello speditore.

TRIBUNALE CIV. BRESCIA - 5 giugno 1913. — Colombo Donato c. Ferrovie dello Stato.

FATTO

Con citazione 28 giugno 1911 rinnovata poi il 10 agosto successivo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato chiamava avanti la Pretura di Lonato il sig. Donato Colombo, fu Giovanni, di Tignalo del Garda, ed esponendo che per una spedizione N. 3333 P. V. del 28 settembre 1910 da Krozigen (Germania) a Desenzano sul Lago, di Kg. 9800 attrezzi da costruzioni, destinatario esso sig. Colombo, la Dogana di Chiasso per un errore materiale di moltiplicazione, emettesse la bolla d'importazione N. 224 del 28 settembre 1910 per sole L. 580,70 anzichè per L. 1417,70; come verificato in seguito l'errore, la stessa Dogana emettesse l'addebito suppletivo per la differenza in L. 837, oro, pari a L. 842,80 a debito che le Ferrovie dovettero tosto pagare; come però richiesto il destinatario Colombo per il rimborso di tale suppletivo vi si ricusasse; chiedeva che con sentenza provvisoriamente esecutiva venisse condannato il convenuto al pronto pagamento delle summenzionate lire 842,80 con gli interessi di mora e con le spese.

Contestatasi la lite, il convenuto che dapprincipio aveva contestato, come mancante di qualsiasi prova, l'allegato errore di calcolo nella tassazione, finì poi per ammetterlo e riconoscerlo; ma in pari tempo eccepì che nella tassazione eseguita dalla Dogana di Chiasso, in base alla classificazione che delle merci trasportate aveva fatto la Ferrovia nella bolla d'importazione, in modo difforme dalle risultanze della lettera di vettura e della dichiarazione per le Dogane predisposta dallo speditore, erasi errato calcolando il dazio doganale per gran parte della merce sotto vari ed esponenti unitari di tariffa impropri, cosicchè ne era risultato un importo complessivo di tassa di L. 1417,70 mentre, secondo i calcoli di esso convenuto, la tassazione giusta e vera avrebbe dovuto limitarsi alla minor cifra di L. 816. Nel qual caso, avendo la dogana già riscosso, come è pacifico lire 580, il supplemento ancora dovuto si ridurrebbe alla differenza di L. 236; somma che il Colombo si profferiva pronto a rimborsare alle Ferrovie; rifiutandosi invece a qualsiasi rimborso maggiore in quanto l'errata tassazione doveva ascriversi a colpa delle Ferrovie di Stato, le quali, agendo come mandatarie dell'avente diritto sulla spedizione per l'adempimento delle operazioni doganali, non avevano usato la necessaria diligenza, affinchè la tassazione seguisse rettamente e non si adottassero voci e coefficienti di tariffa più gravosi del dovuto. Il Pretore però nella sua sentenza 27 giugno 1912 non fece buona accoglienza alle eccezioni del convenuto Colombo, e lo condannò con l'esecuzione provvisoria al pagamento della intera somma libellata, dei relativi interessi, e delle spese di causa e di sentenza.

Appellò il Colombo con atto 9 novembre 1912, N. 257 dell'Ufficiale giudiziario Saletti, e dopo alcuni rinvii discussa la causa avanti questo Tribunale all'udienza del 24 aprile p. p. i Procuratori delle Parti conchiusero come si è detto in epigrafe.

DIRITTO

È pacifico e incontrovertibile che nei trasporti internazionali le ferrovie adempiono oltre che la loro ordinaria funzione di vettrici pel trasporto delle merci, *anche quella speciale ed accessoria di mandataria o commissionaria di colui che ha diritto sulle merci*

trasportate, per tutto ciò che concerne le operazioni doganali a cui le merci stesse debbono andare soggette.

Queste funzioni speciali ed accessorie sono pertanto regolate da un particolare contratto di mandato o di commissione, che sorge e si sviluppa contemporaneamente a quello principale di trasporto, ma si mantiene tuttavia da esso sostanzialmente distinto dando luogo a speciali diritti ed obblighi fra le parti contraenti.

Dispone infatti all'uopo l'articolo 10 della convenzione internazionale di Berna che resa esecutoria in Italia fin dal 15 dicembre 1892 è da allora la legge regolatrice dei trasporti internazionali fra gli Stati firmatari): « Lo speditore è tenuto ad unire alla lettera di vettura i documenti, che, prima della riconsegna della merce al destinatario, sono necessari allo adempimento delle formalità di Dogana, di dazio e di polizia. Il mittente è responsabile verso la Ferrovia di tutti i danni che potessero derivare dalla mancanza, insufficienza ed irregolarità di tali documenti, salvo il caso di colpa da parte della Ferrovia ». Sono d'altronde gli stessi concetti fondamentali che si trovano proclamati anche nelle disposizioni dell'art. 8 delle Tariffe e Condizioni 1° luglio 1885 e dell'art. 391 del Codice di Commercio.

È adunque un obbligo espresso che incombe allo speditore quello di fornire alla Ferrovia che si incarica dell'adempimento delle formalità doganali, tutti i documenti, e le istruzioni all'uopo necessarie, documenti ed istruzioni della cui regolarità e sincerità egli solo risponde, tanto che la Convenzione di Berna espressamente esonera le Ferrovie da qualsiasi obbligo di esaminare se i documenti forniti dallo speditore siano esatti e sufficienti.

Ora tra i documenti e le istruzioni che il mittente deve fornire alla ferrovia agli effetti delle operazioni doganali sono evidentemente quelli servienti alla designazione specifica della qualità delle merci, perchè sia resa possibile ed agevole la assegnazione loro sotto le corrispondenti voci della tariffa di dogana. ed infatti la Convenzione di Berna e più particolarmente gli allegati, le norme regolamentari allegate, specifiicano che ogni spedizione deve essere accompagnata da due esemplari della *dichiarazione per le Dogane*, sui modelli all'uopo stabiliti, nella quale dichiarazione per le dogane ciascuna qualità delle merci spedite deve essere fedelmente e dettagliatamente indicata col cenno delle materie di

cui si compongono, del peso, delle materie, del valore, e così via. Se pertanto lo speditore, mancando all'obbligo proprio non fornisce le istruzioni e indicazioni necessarie nel documento a tale uopo destinato, oppure le fornisce inesatte o insufficienti, le conseguenze che dal fatto suo possono derivare sono tutte sue ed esclusivamente sue, perchè le Ferrovie non hanno alcun obbligo, e non avrebbero d'altronde nemmeno la competenza ed i dati necessari, di supplire esse al difetto delle indicazioni che solo lo speditore è nel grado ed in obbligo di fornire. Ed è perciò appunto che le avvertenze stampate a piedi del modello ufficiale della dichiarazione per le dogane stabiliscono chiaramente e testualmente che gli speditori devono esporre nella dichiarazione tutte le indicazioni circa l'eseguimento delle operazioni doganali « e che in difetto di istruzioni le Ferrovie provvedono come meglio credono, sempre però a rischio e pericolo del mittente a carico del quale o del destinatario cessano i ritardi alle merci, le qualità e le altre conseguenze originate da dichiarazioni mancanti, insufficienti, o inesatte ».

Nel caso concreto la spedizione diretta al Colombo Donato era bensì accompagnata dalla dichiarazione (per le dogane a firma dello speditore Giudici Sperandio) quella che è prodotta in giudizio dalle appellate ferrovie dello Stato, sotto il N. 5 dei loro documenti), ma vi è la designazione della merce fatta nella relativa colonna con una frase in tedesco, che, come entrambe le parti conconrdano nel risconoscere, tradotta in italiano significa: *Un vagone effetti da costruzione* e null'altro. Non occorre quindi gran che a persuadersi che una simile indicazione della merce spedita non poteva essere sufficiente agli effetti della tassazione doganale. Se quindi giunta la spedizione alla dogana di Chiasso, in mancanza di una adeguata descrizione della qualità delle merci nella dichiarazione doganale, in mancanza di supplementari istruzioni che lo speditore avrebbe potuto fornire o personalmente od a mezzo di rappresentante a termini dell'art. 10 della Convenzione di Berna, le Ferrovie, strette dalla necessità di procedere alle operazioni doganali per non arrestare il tragitto delle merci per definitiva destinazione, provvedere infatti alla designazione delle merci stesse in quel modo che risulta dalla bolla per importazione, prodotta in causa; se quel modo di specificazione ne fu per avven-

tura inesatto, ed erroneo, e se di conseguenza in base ad esso potè essere dall'Ufficio di dogana elegata una tassazione pur essa inesatta ed erronea, il sig. Colombo potrà rivolgere i suoi lagni verso lo speditore che non adempì l'obbligo suo spedendo a dovere la dichiarazione per le dogane, e contro l'Amministrazione Doganale qualora essa avesse applicato erroneamente le tariffe; ma non mai contro l'Amministrazione ferroviaria la quale (in difetto dei documenti e delle istruzioni necessarie) aveva provveduto del suo meglio, sempre però a rischio e pericolo del mittente o del destinatario a carico dei quali restavano le conseguenze originate dalla insufficienza della dichiarazione doganale.

Sostiene in contrario il Colombo, che, in difetto delle necessarie indicazioni nella dichiarazione per le dogane, dovevano le ferrovie procedere alle operazioni doganali in base alla lettera di vettura, che secondo lui è il documento fondamentale che regola e governa tanto in contratto principale di trasporto quanto quello accessorio di commissione per lo adempimento delle formalità doganali. Ma l'errore della tesi è evidente.

Bisognerebbe innanzi tutto dimostrare la verità del concetto che la lettera di vettura sia il documento fondamentale anche per ciò che riguarda le operazioni doganali; mentre dall'accogliere tale concetto dissuadano l'assoluta differenza di sostanza e di finalità che esiste fra ciò che è contratto di trasporto e ciò che è operazione doganale, e il fatto stesso che la legge ha imposto per questa ultima un documento speciale ed apposito quale è la dichiarazione per le dogane con forme e finalità proprie ben definite.

Bisognerebbe in secondo luogo dimostrare che mancando ed essendo insufficienti le indicazioni della dichiarazione per le dogane, le ferrovie avessero l'obbligo di supplirvi, rivolgendosi all'una piuttosto che dall'altra parte per avere le necessarie indicazioni; mentre ciò non è perchè, come si ebbe già occasione di notare, in difetto di istruzioni le Ferrovie, possono provvedere nel modo che credono migliore, ma senza norme o vincoli prestabiliti, e sopratutto senza loro responsabilità, tranne, ben d'accordo, il caso in cui venisse dimostrato aver esse agito, con colpa manifesta, trascurando quello che la diligenza di ogni buon commerciante avrebbe suggerito o reclamato.

In mancanza di tali dimostrazioni resta il fatto che le Ferrovie agendo come agirono hanno adempiuto da parte loro a quanto, nella contingenza speciale del caso, potevasi ragionevolmente da esse pretendere nella esecuzione delle operazioni di dogana; nessuna ragione di colpa può essere elevata contro di loro da parte del destinatario; e quindi nessuna ragione di danno può costui avanzare per opporla in via di compensazione o di riconvenzione contro la giusta pretesa della ferrovia di essere rimborsata di tutto quanto per conto di esso destinatario e in esecuzione del mandato ricevuto ebbero a spendere per diritti doganali.

Se errore di tassazione veramente vi fu, potrà l'appellante Colombo ripetere le conseguenze dannose da coloro che possano esserne responsabili, ma esso non ha ragione di farne cadere il peso a carico delle Ferrovie che nessuna colpa vi ebbero e quindi nessuna responsabilità vi incontrarono. A tali concetti si è sostanzialmente informata anche la sentenza del Pretore; essa merita quindi piena conferma, senza che nemmeno sia il caso di attendere alle conclusioni d'istruttoria, già formulate dal Colombo in prima sede e nelle quali anche in questa sede egli insiste, dappoichè esse riflettono sostanzialmente delle circostanze di fatto, che dati i princìpi affermati e la soluzione conseguentemente adottata, non hanno più alcuna influenza.

La soccombenza dell'appellante porta con sè l'obbligo suo di rifondere alle Ferrovie le spese anche del presente giudizio.

Per tali motivi il TRIBUNALE:

Reietta ogni diversa istanza, eccezione o deduzione;

GIUDICA

Confermarsi in ogni sua parte l'appellata sentenza 27 giugno 1912 della Pretura di Lonato, con la condanna dell'appellante Colombo Donato a rifondere alle appellate Ferrovie dello Stato le spese del presente giudizio che si tassano in Lire centottantadue, nonchè il costo della presente sentenza, sua spedizione registrazione e notifica.

Errata-corrige

—

Circolare N. 13^{v} — (Boll. 38-1913). — A pag. 163 nella colonna « veicoli specializzati » in corrispondenza al primo dei servizi Venezia-Trieste, via Cervignano, correggere le indicazioni delle carrozze ABI^{ver} 58626 - 58655 in « 58636 - 58655 ».

Ordine di Servizio N. 288. (Boll. N. 36-1913). — Dopo l'ultimo capoverso aggiungere:

« La stessa aggiunta « e diramazione Renate Veduggio-Ro-
« manò Fornaci » dovrà essere inserita di seguito all'indicazione
« della Ferrovia Monza-Molteno in testa ad ogni prospetto delle
« singole Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo con
« la Ferrovia stessa ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 40

2 OTTOBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *n. 998 del 25 luglio 1913 che approva un disciplinare contenente disposizioni per assicurare il buon governo igienico nei cantieri delle opere pubbliche e specialmente per i grandi lavori in galleria* . . . . Pag. 439

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 324. — Estensione del servizio merci a Merana . . . . Pag. 621

Ordine di Servizio N. 325. — Attivazione del sistema di blocco sul tratto Albenga-Porto Maurizio, degli apparati centrali nelle stazioni e degli impianti di protezione dei passaggi a livello più importanti del tratto stesso . . . . » 622

Ordine di Servizio N. 326 — Attivazione di un nuovo fascio di binari merci in servizio della stazione di Treviso e del sistema di blocco fra Treviso e il fascio stesso . . . . » 624

Ordine di Servizio N. 327. — Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Albonese . . . . » 625

Roma, ottobre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 328. — Servizio italo-belga . . . . . Pag. 626
Ordine di Servizio N. 329. — Sistemazione dei segnali della stazione di Avellino, lato sud, e protezione del P. L. di Atripalda . . . . » 627
Ordine di Servizio N. 330. — Servizi internazionali. . . . . » 628
Ordine di Servizio N. 331. — Attribuzioni dei Capi Gestione nelle stazioni . . . . » 629
Circolare N. 78. — Compilazione dei bollettini di trazione . . » 139

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Circolare N. 14^V. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . Pag. 175
Circolare N. 15V. — Trasporti di stampati per le elezioni politiche. » 177

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. *n.* 998 *del* 25 *luglio* 1913 *che approva un disciplinare contenente disposizioni per assicurare il buon governo igienico nei cantieri delle opere pubbliche e specialmente per i grandi lavori in galleria* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il testo unico delle leggi sanitarie, approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Visto il regolamento generale sanitario, approvato con Regio decreto 3 febbraio 1901, n. 45;

Uditi i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio superiore di sanità e del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, e del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'unito disciplinare, che sarà vidimato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, contenente le disposizioni per assicurare il buon governo igienico nei cantieri delle opere pubbliche e specialmente per i grandi lavori in galleria.

---

(1) Pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» N. 207 del 4 settembre 1913.

Art. 2.

Il predetto disciplinare deve applicarsi nei cantieri di opere pubbliche che richiedano la formazione di villaggi, di operai il numero dei quali, comprese le rispettive famiglie, sia maggiore di cinquecento. Ove si tratti di opere da eseguirsi in galleria, o che richiedano escavazioni di gallerie, il disciplinare stesso deve applicarsi sempre quando il numero degli operai, comprese le rispettive famiglie, sia maggiore di trecento.

Art. 3.

Il disciplinare sopra indicato verrà richiamato nei capitolati speciali di appalto, relativi alla assunzione di opere pubbliche.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 25 luglio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI-SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

DISCIPLINARE.

Baracche di abitazione per gli operai e le loro famiglie.

Art. 1.

Le baracche di abitazione devono essere ben distribuite, di buona costruzione, con sufficienti aperture per una attiva ventilazione, con idonei mezzi di riscaldamento, ove del caso, e di ampiezza tale da assicurare almeno mc. 9 per ogni adulto.

Art. 2.

Nelle località malariche, l'applicazione delle reticelle per la difesa sanitaria contro la penetrazione degli insetti aerei nelle abitazioni è regolata dallo articolo 162 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 1 agosto 1907, num. 636 e dagli articoli 22, 28, 30 e 31 del regolamento per diminuire le cause della malaria approvato con R. decreto 28 febbraio 1907, num. 61.

Acqua potabile.

Art. 3.

Dovrà accertarsi la purezza dell'acqua destinata ai cantieri.

Le acque, che non dessero sufficienti garanzie, dovranno essere depurate.

Art. 4.

Le acque di scaturigine dovranno essere protette, dalla sorgente alle bocche di erogazione, con adeguate opere di presa e di conduttura.

Art. 5.

Le acque di pozzo non potranno essere estratte con secchie, ma esclusivamente a mezzo di pompa, ed il pozzo dovrà essere chiuso in guisa che non sia possibile contaminare in alcun modo l'acqua raccolta.

Art. 6.

volta le condizioni del suolo lo permettano, e tenuto
sigenze del servizio, dovranno impiantarsi pozzi tubo-
a preferenza di quelli a serbatoio.

Art. 7.

o l'impianto di cisterne o serbatoi, tanto per le une
gli altri, dovrà assicurarsene la perfetta chiusura; e
ell'acqua non potrà farsi, a seconda dei casi, che me-
, o cannello a rubinetto.

Art. 8.

igini, o fontanelle, che dessero acqua inquinata do-
e le scritta: « non bevibile ».

Art. 9.

a, l'acqua potabile, quando non sia fornita da buone
e in luce con l'opera di scavo, dovrà essere provveduta
porto con carrelli-cisterne ovvero botti, o botticelle por-
nsioni adeguate.
recipienti l'acqua non dovrà potersi estrarre che me-
a a rubinetto, e questo sarà costruito in guisa che non
e accostarvi le labbra per bere.
scriversi dall'autorità competente che i recipienti pel
acqua e le tazze per bere siano a foggia determinata.

Lavatoi.

Art. 10.

po di baracche dovrà essere dotato di un adeguato nu-
oi, alimentati da acque pulite.

Art. 11.

i rifiuto dei lavatoi dovrà avere libero scarico in un
, fossato, burrone ecc.; in guisa che siano evitati, nei
tiere, o presso altri abitati allagamenti e ristagni.

Bagni e docole.

Art. 12.

Ogni cantiere per lavori in galleria deve essere dotato di un numero adeguato di bagni a doccia con acqua pulita e riscaldabile.

Siano evitati i bagni in riviere e fossati, ove sboccano fogne.

Latrine - Smaltimento dei rifiuti - Nettezza dei cantieri.

Art. 13.

Le latrine debbono essere bene ubicate nei riguardi della igiene e della decenza.

Dovrà evitarsi che, da esse, possa derivare inquinamento alle acque potabili, ai lavatoi ed alle abitazioni.

Art. 14.

Le latrine debbono essere in numero adeguato alla popolazione operaia.

Gioverà, poi, quando non sia possibile altro metodo, adottare il sistema delle trincee, profonde non meno di m. 0,50, da servire per versarvi i vasi fecali delle abitazioni ed i rifiuti domestici.

L'ubicazione di dette trincee dovrà essere guidata da criterî d'igiene e di convenienza.

Art. 15.

In galleria si adotteranno, per norma generale, o latrine a bottini mobili, razionalmente costruiti e bene adatti per il trasporto, da ubicarsi in punti opportuni; ovvero latrine fisse, per il solo caso in cui fosse riconosciuto preferibile, per speciali, favorevoli condizioni, utilizzare qualche punto asciutto, bene aereato e poco frequentato della galleria.

Potrà prescriversi, dalla autorità competente, che le latrine a bottini mobili, e quelle fisse siano costruite secondo un dato modello.

Art. 16.

Deve essere assolutamente vietato contaminare, con defezioni e rifiuti, l'area circostante ai baraccamenti, la platea delle gallerie ed i carrelli del materiale di scarico.

Art. 17.

Tanto le latrine all'aperto quanto le trincee e latrine fisse in galleria debbono essere sistematicamente cosparse, ogni giorno e più volte se occorra, con abbondante latte di calce di recente preparazione, ed eventualmente con altra sostanza (torba, acido fenico), se del caso, giusta le disposizioni della Direzione dei lavori.

I bottini mobili delle gallerie debbono essere vuotati nelle trincee scavate all'aperto ed essere, ogni giorno, disinfettati, così come si è detto per le latrine fisse.

Ventilazione delle gallerie.

Art. 18.

Deve essere assicurato il funzionamento di una attiva ventilazione delle gallerie, in guisa che la corrente penetri e si diffonda in ogni parte, per evitare il ristagno eventuale di miscugli asfissianti in punti non percorsi dalla corrente ventilatrice.

Servizio medico - Materiale d'assistenza - Medicinali - Disinfettanti.

Art. 19.

Si richiamano, per il servizio medicó e di pronto soccorso, gli articoli 4, 11 e seguenti della legge 30 marzo 1893, n. 184, sulla polizia delle miniere, cave e torbiere, riguardanti la salubrità e la sicurezza dell'ambiente di lavoro e l'obbligo, da parte delle imprese di provvedere ai mezzi di soccorso necessari ed ai medicamenti, in ragione del numero degli operai.

Tra le sostanze da tenersi costantemente in deposito, dalle imprese, devonsi annoverare i disinfettanti e precisamente il sublimato corrosivo, l'acido fenico grezzo, la soda e la calce viva.

La quantità dei disinfettanti sarà determinata dal prefetto sulla proposta del medico provinciale, che stabilirà le norme per l'uso.
I recipienti contenenti il sublimato corrosivo, l'acido fenico e le sostanze medicinali tossiche, debbono essere tenuti sotto chiave e portare le indicazioni di « veleno ».

Locale o baracca di isolamento.

Art. 20.

In caso di pericolo di importazione o di diffusione di malattie epidemico-contagiose, potrà, dal prefetto, sul proposta del medico provinciale, essere reso obbligatorio il pronto allestimento di una baracca di isolamento.
I cantieri di oltre mille persone, tra operai e rispettive famiglie, dovranno essere, senz'altro, provvisti di tale baracca o locale.

Alimentazione - Venditori ambulanti.

Art. 21.

Dovrà sempre invocarsi dall'impresa l'intervento del sindaco, dell'ufficiale sanitario e dell'autorità locale di pubblica sicurezza del cantiere per i solleciti, opportuni provvedimenti, ogni qualvolta siasi constatata l'introduzione e lo smercio nel cantiere di sostanze alimentari guaste, adulterate, avariate o comunque sospette insalubri, specialmente da parte di venditori ambulanti.

Denuncia di malattie infettive.

Art. 22.

Le imprese, che siano a conoscenza di casi, anche solo sospetti, di ileo-tifo, tifo esantematico, vaiuolo, vaiuoloide, scarlattina, difterite meningite epidemica, colera, peste bubbonica ed anchilostomiasi od anemia dei minatori, o di altre infezioni, da indicarsi dal prefetto, sviluppatesi fra gli operai, o rispettive famiglie, dimoranti nel cantiere, dovranno farne immediata denuncia all'ingegnere dirigente i lavori ed al sindaco.

Tale denuncia non esime il medico dell'impresa dall'obbligo derivante dall'art. 123 del testo unico delle leggi sanitarie 1° agosto 1907, n. 636, e dall'art. 129 del regolamento generale sanitario 3 febbraio 1901, n. 45.

È obbligatoria anche la denuncia delle malattie infettive diffusive, accertate o sospette e dei casi di morte improvvisa di animali del cantiere, non riferibili a malattia comune già accertata.

Art. 23.

Le imprese debbono, nei modi migliori, facilitare all'autorità sanitaria l'esecuzione delle misure profilattiche.

Art. 24.

I medici, stipendiati dalle imprese, ai fini della esecuzione delle leggi sugli infortuni e sulla polizia delle miniere, debbono concorrere nell'adozione dei provvvedimenti profilattici, ma non potranno essere obbligati a prestar servizio permanente in un locale di isolamento per contagiosi, per quanto funzionante nella zona del cantiere.

Art. 25.

All'assistenza dei contagiosi, ricoverati nella baracca o locale di isolamento, deve provvedere l'autorità sanitaria comunale, salvo ogni questione riguardo alla competenza delle spese.

Art. 26.

I sindaci, che siano a conoscenza di casi di malattia contagiosa in operai di un cantiere di opere pubbliche, o nelle loro famiglie, abitanti fuori del baraccamento, dovranno darne immediata notizia all'impresa, che ne informerà il proprio sanitario.

Vaccinazione e rivaccinazione.

Art. 27.

In caso di pericolo di diffusione del vaiuolo, potrà l'autorità competente ordinare la vaccinazione degli operai e delle rispettive famiglie, appartenenti al cantiere minacciato dal contagio.

Nell'esecuzione di tale pratica preventiva, potrà riuscire opportuno che l'autorità procuri di concertare coll'impresa i possibili temperamenti, allo scopo di portare il minor turbamento nel lavoro delle maestranze.

Somministrazione del chinino.

Art. 28.

La somministrazione del chinino, nelle località malariche, è regolata dagli articoli 157 e seguenti del testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636 e dagli articoli 6, 21 e 22 del citato regolamento 28 febbraio 1907, n. 61.

Accettazione e congedamento di operai.

Art. 29.

Le imprese dovranno curare, qualora intervenga una speciale prescrizione prefettizia, che, nella accettazione degli operai, si tenga conto anche delle esigenze igieniche, escludendo, in caso di epidemia, individui provenienti da località infette e previamente non sottoposti ad accurata disinfezione ed alle altre eventuali misure profilattiche del caso.

Dovranno, del pari, essere esclusi dai lavori sotterranei individui, che risultino affetti da anchilostomiasi od anemia dei minatori.

Spetterà al prefetto, su parere del medico provinciale, stabilire le norme per regolare, in maniera pratica e con giusto criterio, le esclusioni predette, in ogni caso in cui queste fossero reclamate dalle circostanze, a tutela della pubblica salute.

Art. 30.

Qualora nel cantiere si verificassero casi di vaiuolo, vaiuoloide, anchilostomiasi o di malattie esotiche, di carattere diffusivo (peste, colera), le imprese, in base a tassativa prescrizione prefettizia, cureranno la segnalazione della partenza dei propri operai al sindaco del Comune, ove ha sede il cantiere ed alla autorità locale di pubblica sicurezza indicando altresì il Comune, ove essi sono diretti, acciò possano, dalle predette autorità, essere preavvisati i Comuni di destinazione, per l'adozione delle necessarie misure precauzionali.

Le imprese dovranno coadiuvare l'ufficiale sanitario per le operazioni di pulizia personale degli operai partenti e di disinfezione dei loro effetti, quando del caso, non facendo luogo a pagamenti di mercedi a saldo, se non dopo adottate le misure igieniche suddette, sempre in base a speciale disposizione prefettizia.

Scuole.

Art. 31.

Nei cantieri popolosi, nei quali funzionano scuole ed asili per i figli degli operai, verranno applicate le consuete norme d'igiene scolastica, sotto la direzione dell'ufficiale sanitario, con la cooperazione del medico dell'impresa.

Disposizioni generali.

Art. 32.

Il Ministero dei lavori pubblici curerà di notificare ai prefetti le opere pubbliche appaltate nella rispettiva giurisdizione.

Per l'esecuzione delle disposizioni igieniche contenute nel presente disciplinare provvede la direzione dei lavori sotto l'alta sorveglianza del prefetto.

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dell'interno
GIOLITTI.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Ordine di Servizio N. 324. (M. e L.).

Estensione del servizio merci a Merana.

Dal giorno 27 settembre 1913 la fermata di Merana della linea Alessandria-Savona, ora ammessa ai servizi viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande velocità, viene abilitata anche ai trasporti a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente alle spedizioni di prodotti vendemmiali di peso non superiore a Kg. 500 formate da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100, e ciò provvisoriamente in attesa che vengano ultimati gli impianti che permettano l'istituzione del detto servizio della piccola velocità ordinaria anche per tutte le altre merci, come verrà a suo tempo notificato.

In conseguenza di quanto sopra a pag. 54 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », di fronte al nome di Merana e nella colonna 10 si dovrà esporre la lettera O col richiamo (11), riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(11) Limitatamente ai trasporti di prodotti vendemmiali non eccedenti il peso di Kg. 500 per spedizione e formati di colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 100.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

·dine di Servizio N. 325. (M. e L.).

tivazione del sistema di blocco sul tratto Albenga-Porto Maurizio, degli apparati centrali nelle stazioni e degli impianti di protezione dei passaggi a livello più importanti del tratto stesso.

Dalle ore 12 del giorno 20 ottobre 1913 verrà attivato sul ›nco di linea Albenga-Porto Maurizio l'esercizio col sistema di ›cco nei due sensi di corsa dei treni, nonchè l'impianto degli apparati centrali nelle stazioni di Albenga, Alassio, Laigueglia, ıdora, Cervo S. Bartolomeo, Diano Marina, Oneglia.

I posti di blocco sono situati come segue:

ız. di *Albenga* (cabina) . .	Km.	80.732,35	Posto di blocco N.	1
» » *Alassio* (F. V.) . .	»	86.969,47	» » » »	2
» » *Laigueglia* (F. V.) .	»	90.256,61	» » » »	3
» » *Andora* (F. V.) . .	»	94.113,51	» » » »	4
» » *Cervo S. B.* (F. V.) .	»	98.610,—	» » » »	5
» » *Diano M.* (F. V.) .	»	101.633,53	» » » »	6
» » *Oneglia* (cabina) . .	»	106.892,47	» » » »	7

Inoltre, dalla data suddetta, la numerazione dei posti di blocco ı Porto Maurizio e S. Remo, di cui l'Ordine di Servizio N. 126-07, verrà modificata come in appresso:

ız. di *Porto Maurizio* . .	Km.	108.819,50	Posto di blocco N.	8
» » *S. Lorenzo* . . .	»	114.430,—	» » » »	9
» » *S. Stefano* . . .	»	120.944,—	» » » »	10
» » *Taggia*	»	124.191,92	» » » »	11
›sto intermedio	»	128.111,15	» » » »	12
ız. di *S. Remo*	»	132.054,40	» » » »	13

Infine, sempre a partire dalla data suddetta, i sottoindicati passaggi a livello, saranno protetti nel modo indicato dallo schizzo e precisamente:

P. L. al Km. 94.513.— lato	Albenga, dal segnale di blocco N. 20 di Andora. P. Maurizio, dal segnale N. 2, 3, 4 di Andora.
P. L. al Km. 98.409,75 lato	Albenga, dal segnale N. 2, 3 di Cervo. P. Maurizio, dal segnale di blocco N. 16 di Cervo.
P. L. al Km. 102.296,— lato	Albenga, dal segnale di blocco N. 20 di Diano Marina. P. Maurizio, dal segnale N. 2, 3 di Diano Marina.
P. L. al Km. 107.221,03 lato	Albenga, dal segnale di blocco N. 28 di Oneglia. P. Maurizio, dal segnale N. 2, 3, 4, 5 di Oneglia.

Dall'allegato schizzo risultano tutti i segnali e gli impianti di sicurezza, che, a partire dalla data suddetta, funzioneranno sul tronco Albenga-Porto Maurizio, nelle stazioni ed ai passaggi a livello, con l'indicazione delle distanze che possono interessare il personale di macchina, di stazione e di scorta ai treni.

I segnali che nello schizzo non sono designati come segnali di avviso o non portano indicazione di categoria sono da considerarsi di prima categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Genova.*

Ordine di Servizio N. 326. (M. e L.).

Attivazione di un nuovo fascio di binari merci in servizio della stazione di Treviso e del sistema di blocco fra Treviso e il fascio stesso.

(Vedi Ordine di Servizio N. 298-1910).

Dalle ore 10 del giorno 17 ottobre 1913 verrà attivato il nuovo fascio di binari merci impiantato in servizio della stazione di Treviso, a sinistra della linea Udine-Mestre, ed allacciato dalla parte di detta stazione al binario dei dispari, come risulta dallo schizzo allegato al presente Ordine di Servizio.

Dalla stessa data verrà pure attivato il sistema di blocco nei due sensi di corsa dei treni fra la stazione di Treviso ed il fascio suddetto con due posti situati come segue:

Stazione di Treviso-garetta Km. 21 + 130, posto di blocco N. 1.
Fascio merci-cabina *A* Km. 22 + 264, posto di blocco N. 2.

Dalla garetta di Treviso e dalla cabina *A* saranno manovrati tutti i segnali di protezione e di partenza ed i deviatoi che sullo schizzo suddetto sono controdistinti col numero della relativa leva di manovra.

Nell'unito schizzo sono indicati tutti i segnali e gli impianti di sicurezza, che, a partire dalla data suddetta, funzioneranno sul tratto di linea fra la stazione di Treviso ed il fascio anzidetto, le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni e i consensi che si devono scambiare fra loro i posti di manovra.

I segnali che nello schizzo non portano indicazione di categoria e non sono d'avviso, sono di 1ª categoria: i dischetti bassi comandano ai treni ed alle manovre.

Il presente Ordine di Servizio modifica per quanto riguarda i segnali della stazione di Treviso, lato Udine, e del Bivio Motta, l'Ordine di Servizio N. 298-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 327. (M. C. e L.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Albonese.

Dal 1° ottobre 1913 verrà aperta all'esercizio al Km.46 + 138,75 ed a destra della linea Alessandria-Arona la casa cantoniera di Albonese fra le stazioni di Mortara e Borgo Lavezzaro, dalle quali dista rispettivamente Km. 5 + 345 e Km. 2 + 477.

Non essendo la casa cantoniera protetta da segnali fissi all'eventuale protezione dei treni verrà provveduto dal personale di vigilanza.

La casa cantoniera di Albonese sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata per mezzo di un agente della linea, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni relative », pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 160-1909. Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A ».

In partenza dalla fermata stessa saranno ammessi anche i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa, come si accetteranno pure le spedizioni di bagagli da trasportarsi egualmente a tariffa ridotta.

Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di Servizio N. 335-911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

La stazione di Mortara sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » vedasi l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 328. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 310-1913).

In seguito ad analoghe comunicazioni fatte dalle ferrovie belghe dello Stato, col 1° ottobre 1913, devono essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni alla parte II-A della tariffa pel servizio diretto italo-belga (edizione 1° agosto 1913):

Pag. 5. — Nella terz'ultima riga del punto II « *Richiami esistenti nell'elenco delle stazioni* », sostituire la parola « *rispedizione* » con « *ricarteggio* ».

Pag. 6. — Nell'elenco delle stazioni riguardanti il traffico da e per Bruxelles, aggiungere dopo la stazione di Etterbeek quella di *Etterbeek* (Cinquantenaire).

Pag. 12. — 2° - *Scali di Bruxelles* — Cancellare dalle colonne 3, 5, 7, e 8 le indicazioni esistenti per lo scalo di Bruxelles (Quartier Léopold), sostituendolo con lineette, ed annullare la nota (9) esistente nella colonna avvertenze.

Dopo lo scalo di *Etterbeek* aggiungere quello di *Etterbeek* (Cinquantenaire); esponendo l'asterisco (*) nelle colonne 3, 5, 7 e 8.

Pag. 27. — ELENCO DELLE STAZIONI BELGHE:

Di fronte alla stazione di *Ronet* 23) cancellare l'indicazione della stazione di appoggio « *Barse* » sostituendola con « *Regissa* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 329. (M. e L.).

Sistemazione dei segnali della stazione di Avellino, lato sud, e protezione del P. L. di Atripalda.

Dalle ore 12 del giorno 15 ottobre 1913 il segnalamento della stazione di Avellino verso Mercato S. Severino e verso Rocchetta S. Antonio verrà modificato come segue:

Per i treni in partenza:

a) Semaforo a due ali collocato fra la II e la III linea a m 249 dall'asse del F. V., l'ala superiore comanda ai treni diretti verso Rocchetta; l'altra ai treni diretti verso Mercato S. Severino;

Per i treni in arrivo:

b) da Rocchetta, semaforo ad un'ala di I^a categoria a m. 293 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 685 da semaforo ad un'ala di avviso;

c) da Mercato S. Severino, semaforo ad un'ala di 1^a categoria a m. 400 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 806 da semaforo ad un'ala di avviso.

L'ala inferiore del semaforo di partenza di cui sub *a*) e il semaforo di I^a Categoria di cui sub *c*) servono altresì alla protezione del P. L. di Atripalda al Km. 72 + 981 della linea Cancello-Avellino-Benevento. A tale effetto la manovra dei detti segnali, che viene fatta da un posto a terra, è subordinata al consenso da parte del P. L. dato a mezzo di istrumento F. S. previa chiusura dei cancelli e loro assicurazione con serrature F. S.

La manovra poi dei semafori di I^a categoria a protezione dei treni provenienti tanto da Rocchetta quanto da Mercato S. Severino è subordinata a consenso del F. V., da trasmettersi mediante istrumento F. S. a due bottoni.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Napoli.*

Ordine di Servizio N. 330. (C.).

Servizi internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 278-1913).

Con la data del 16 ottobre saranno da apportarsi le seguenti aggiunte e modificazioni nell'« Elenco delle stazioni italiane Parte II-*B* - Fascicolo 1° dei Servizi internazionali (1° settembre 1913) ».

Pag. 10. La nota N. 33 dovrà essere annullata.

Pag. 12. Il primo capoverso della nota (104) dovrà essere annullato e sostituito dal seguente:

« Ammessa solamente alla grande e piccola velocità, veicoli esclusi, limitatamente, per la prima, ai colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno e per la seconda, ai trasporti a vagone completo ».

Pag. 17. L'indicazione della stazione di « Palermo stazione » dovrà essere sostituita con quella di « Palermo Centrale ».

Pag. 52. Inserire nell'opportuna sede il nome della stazione di « Castelletto Busca ».

« L'indicazione della nota esposta di contro al nome della stazione di Castellamare di Stabia *scalo marittimo* dovrà essere modificata in: (105).

Pag. 118. Annullare il richiamo (33) esposto di contro al nome della stazione di Ospitale.

Pag. 126. Di contro al nome della stazione di Perarolo, aggiungere, nella colonna 14, l'indicazione della distanza in Km. 390.

Pag. 151. La distanza esposta nella colonna 14 per la stazione di Sanguinetto dovrà essere modificata in 233.

Pag. 176-7. Inserire nell'opportuna sede il nome della stazione di « Tenda » seguito dalla indicazione: (24) ed esporre le distanze seguenti:

		Km.			Km.
Colonna	4	257	Colonna	16 e 23	713
»	5	245	»	20	336
»	6, 9, 12 e 18	326	»	22	552
»	7, 10, 13 e 19	322	»	24	663
»	15 e 21	472	»	25	629

Nella colonna 17 esporre il N. 5 per l'indicazione del gruppo d'istradamento via Gottardo e nelle colonne 2, 3, 8, 11 e 14, una lineetta.

Pag. 186. Cancellare l'asterisco esposto di contro al nome della stazione di Varignana.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 331. (M. e C.).

Attribuzioni dei Capi Gestione nelle stazioni.

A datare dal 1° novembre le attribuzioni dei Capi Gestione nelle stazioni vengono regolate dalle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio.

CAPO I.

Nelle gestioni merci, indicate nell'allegato A, il servizio viene posto sotto la diretta sorveglianza e responsabilità del Capo Gestione titolare, restando così esonerato il Capo stazione da tutte le

attribuzioni e responsabilità, che attualmente gli competono riguardo alle gestioni stesse.

In conseguenza resta stabilito quanto appresso:

I. - Personale, Contabilità relativa e disposizioni varie.

Il Capo Gestione titolare:

1° ha alla sua diretta dipendenza il personale addetto agli Uffici della Gestione, quello preposto al ricevimento, custodia, riconsegna, smistamento delle merci, al carico e scarico.

Dipendono pure dal Capo Gestione gli agenti incaricati della vigilanza diurna e notturna, che prestano l'opera loro nello scalo merci e piazzali attigui, unicamente adibiti al servizio merci.

Rimane invece agli ordini diretti del Capo stazione il personale dello scalo addetto al movimento, ai deviatoi, alle cabine, alle manovre ed in genere tutto quello che disimpegna attribuzioni interessanti la circolazione dei treni;

2° provvede all'assunzione degli avventizi per bisogni momentanei, previa auorizzazione dell'Ispettore di Riparto; ne cura la buona utilizzazione e fa luogo al loro licenziamento appena cessato il bisogno;

3° provvede al mantenimento della disciplina del dipendente personale e fa direttamente, a propria firma, alla Divisione i rapporti e le proposte punitive del caso;

4° sottopone alla Divisione le proposte di modificazione alla pianta organica del personale e quelle altre che ritenga necessarie e convenienti per il buon andamento del servizio;

5° richiede all'Ispettore di Riparto il personale che fosse per occorrergli in sussidio o sostituzione e provvede per l'invio in trasferta di quello che gli fosse invece richiesto dall'Ispettore stesso;

6° corrisponde direttamente colla Divisione per assunzioni di personale di ruolo, avanzamenti, sostituzioni, traslochi, congedi, biglietti di servizio, ed in genere per tutto quanto si riferisce al personale, seguendo nell'invio della corrispondenza il tramite prescritto;

7° corrisponde direttamente col Capo stazione per tutto ciò che può concernere gli agenti dal medesimo dipendenti e per i rapporti di servizio che intercedono fra stazione e gestione;

8. compila e trasmette alla Divisione la relazione giornaliera e le situazioni mensili e trimestrali del personale;

9° provvede per la compilazione e per l'invio alla Divisione degli stati di presenza e dei fogli di paga del personale di ruolo ed al pagamento degli avventizi straordinari, secondo le norme stabilite dalle disposizioni in vigore;

10° sorveglia il lavoro delle Imprese di facchinaggio; provvede per la compilazione dei prospetti, riassunti, resoconti, ecc. che si riferiscono a tale servizio e li rassegna, secondo le norme stabilite, alla Divisione;

11° provvede pel servizio di smistamento e formazione di carri misti, anche, se del caso, sui binari di piazzale non accostati ai magazzini e piani caricatori; provvede per la richiesta al Capo stazione del materiale vuoto occorente: alla distribuzione dei carri da caricarsi, alla sollecita e buona utilizzazione del materiale, ed al sollecito inoltro prendendo in tempo opportuno i necessari accordi col Capo stazione per la formazione dei treni e per l'effettuazione di straordinari;

12° cura la tenuta dell'inventario e dei sub-inventari del mobilio ed attrezzi in dotazione, provvede per la custodia e distribuzione degli stampati e materie di consumo ed alla loro richiesta nei modi e nei tempi stabiliti, nonchè per la richiesta degli effetti di uniforme e massa vestiario, provvede alla richiesta delle riparazioni degli strumenti di misura, dei meccanismi dello scalo ed alla verifica dei primi;

13° prende, per quanto concerne le manovre per l'immissione dei carri sui binari di magazzino, piani caricatori, binari di carico e scarico, gli eventuali spostamenti dei carri stessi e per il prelevamento dei medesimi da mettersi in partenza, gli accordi di massima opportuni col Capo stazione titolare e quelli di dettaglio col dirigente di Movimento dello scalo, attenendosi alle decisioni che, caso per caso, fosse per adottare il Capo stazione titolare, cui spetta la responsabilità dell'andamento generale del servizio in rapporto alla sicurezza dell'esercizio;

14° dà esecuzione alle concessioni per itinerari speciali, per l'inoltro con treni accelerati e diretti, prendendo accordi col Capo Stazione sia per assumere gli impegni, sia per darvi corso;

15° dà esecuzione ai contratti per accessi speciali, con o senza carico e scarico in determinati punti della stazione, anche se fuori dello scalo, per binari di raccordo, anche se in piena linea, prendendo accordi col Capo stazione titolare per le manovre occorrenti sia per portare i carri nei punti di consegna, sia per riprendere quelli che vengono restituiti, rilevando le ore di consegna e riconsegna, compilando i prescritti moduli per la esazione delle tasse di esercizio, nonchè quelle di nolo;

16° provvede, col suo personale, a ricevere in consegna diretta dal personale dei treni, le merci in dettaglio ed i carri completi in arrivo, che vengono immessi direttamente nello scalo od in binari attigui e viceversa alla consegna nelle stesse condizioni delle merci e carri in partenza ed in transito. Per le merci e carri completi in arrivo, che non fossero immessi negli scali o binari attigui, la consegna avverrà da agenti dipendenti dal Capo stazione a quelli dipendenti dal Capo gestione, viceversa per le merci e carri in partenza;

17° provvede altresì, col suo personale, alle operazioni di piombatura, spiombatura, copertura, scopertura, nonchè a quelle di pulitura e disinfezione dei carri, a meno che per questo esistano impianti appositi fuori del recinto dello scalo e non attigui.

18° s'intendono deferite al Capo Gestione titolare per la parte che lo riguarda tutte le altre facoltà ed attribuzioni più sopra non tassativamente specificate, che le norme e disposizioni vigenti attribuiscono al Capo stazione per il personale che dalla sua dipendenza passa a quella del Capo gestione.

II. - Commerciale.

Spetta al Capo gestione titolare:

19° curare la compilazione, non oltre i limiti finanziari stabiliti per l'eventuale intervento degli Uffici Superiori, dei processi verbali e bollettini di accertamento per anormalità riscontrate sui trasporti e firmare in senso definitivo detti documenti;

20° accettare, firmando « per il Capo stazione », i reclami presentati dal pubblico, concernenti il contratto di trasporto, agli effetti degli articoli 12*bis* e 146 delle tariffe e Condizioni pei trasporti.

21° provvedere alla sistemazione dei reclami del pubblico, concernenti il contratto di trasporto merci, di valore compreso nella competenza finanziaria della stazione ed alla sistemazione delle vertenze commerciali, di valore eccedente la detta competenza, che gli vengano affidate, con determinate direttive dagli Uffici Superiori. L'ordine di pagamento Mod. R-99 per la liquidazione degli indennizzi di competenza della stazione deve essere firmato dal Capo Gestione titolare e dato ad un agente dipendente per l'eseguimento del pagamento medesimo;

22° ricevere le comunicazioni verbali del pubblico circa i trasporti e fornirgli tutte le informazioni che gli occorressero;

23° provvedere a tutto quanto occorre per l'accertamento delle mancanze ed eccedenze nei trasporti, per la loro notificazione; per le indagini, aperture di colli e vagoni, invio di merci e di documenti, ecc. intese a conseguire i pareggi; tenere in corrente il bollettino delle eccedenze; custodire ed inviare ai depositi compartimentali per la vendita i colli eccedenti non pareggiati; provvedere alle verifiche periodiche di magazzini, piani caricatori, ecc. osservando le disposizioni dell'Ordine di servizio N. 235-1911;

24° curare la vendita alle migliori condizioni possibili delle merci deperibili giacenti per abbandono o rifiuto da parte del destinatario e delle altre in genere nei casi previsti dalle disposizioni vigenti;

25° disimpegnare il servizio doganale dei trasporti di merci valendosi, però sempre sotto la propria diretta responsabilità, degli agenti in dogana o dell'altro presonale addetto alla gestione. Inoltre, provvedere a risolvere le contestazioni doganali, provocando dagli Uffici Superiori le eventuali istruzioni ed autorizzazioni necessarie;

26° curare che la massima regolarità sia osservata in tutto quanto concerne la riconsegna dei trasporti ai destinatari od ai loro legittimi rappresentanti, osservando rigorosamente le norme vigenti in materia;

27° sorvegliare che nessun abuso si verifichi nei trasporti di merci da parte dei mittenti o dei destinatari;

28° sorvegliare il regolare servizio delle Imprese pel trasporto delle merci a domicilio;

29° fornire agli Uffici Superiori tutte le informazioni che vengono da essi domandate per la sistemazione delle vertenze commerciali in sede tanto amministriva quanto litigiosa;

30° ricevere e firmare (facendo precedere alla firma la sua qualifica) la corrispondenza epistolare e telegrafica scambiata fra stazione e stazione, e fra la stazione e gli Uffici superiori per tutto quanto concerne la gestione;

31° richiedere in tempo utile ai magazzini le forniture dei moduli occorrenti per l'espletamento del servizio commerciale e curarne la buona utilizzazione e conservazione;

32° firmare tutti i documenti e moduli in uso per il disimpegno delle attribuzioni conferite coi punti precedenti.

III. - Norme Contabili.

33° Il Capo gestione titolare assume tutte le attribuzioni riservate al Capo stazione dalle « Norme contabili » in vigore, e specialmente quelle contemplate dal fascicolo « Norme per il servizio contabile del Capo stazione ».

Deve versare gli introiti direttamente alla Cassa Compartimentale, con la periodicità che verrà stabilita e compilare, per la riassunzione dei conti, apposito conto corrente mensile Mod. CI-502 e Mod. CI-508 (per le Agenzie doganali) da rassegnare all'Ufficio Contabilità Prodotti, trattenendone copia in stazione.

Il Capo Gestione viene esonerato dalla tenuta del conto corrente Mod. CI-501 le cui scritturazioni comprese quelle del quadro II, restano assorbite dal conto corrente di gestione, Mod. CI-436.

In quest'ultimo troveranno quindi sede:

i rilievi a debito, a credito e gli abbuoni emessi per differenze riscontrate in sede di liquidazione del conto corrente riassuntivo, salvo tenerli poi divisi in rimanenza, sul solo Mod. CI-502, come richiede lo stampato;

le sovvenzioni dalle casse, o da altre stazioni, o da gestioni della stessa stazione;

i versamenti eseguiti alle casse;

il denaro trattenuto a chiusura giornaliera dei conti;

il dettaglio delle eccedenze di cassa riscontrate;

gli stampati a pagamento richiesti per la vendita al pubblico; quelli in rimanenza perchè invenduti e le altre operazioni di versamento ed accreditamento relative a stampati venduti ed usati per conto dell'Amministrazione.

Resta inteso che la corrispondenza cogli Uffici di Controllo e gli elaborati contabili ai medesimi destinati debbono essere, anche per la parte contabile, esclusivamente firmati dal Capo Gestione.

CAPO II.

Nelle stazioni non indicate nell'Allegato A, nulla è innovato in quanto concerne la sorveglianza e la responsabilità del Capo stazione.

In quelle aventi Capi gestione merci dovranno, a riguardo dei titolari di esse gestioni, osservarsi d'ora innanzi le seguenti norme:

I. Personale.

Sotto il controllo del Capo stazione, il Capo gestione merci provvede al mantenimento della disciplina del dipendente personale e predispone, a propria firma, i rapporti informativi e le proposte punitive del caso che il Capo Stazione inoltra alla Divisione colle eventuali sue osservazioni e proposte.

Prima di disporre il passaggio ad altro Ufficio di stazione, di agenti assegnati esclusivamente alla gestione, il Capo Stazione prende accordi col Capo gestione.

In caso di disaccordo la decisione spetta all'Ispettore di Riparto.

II. Commerciale.

Il Capo gestione provvede direttamente:

1° Alla sistemazione dei reclami del pubblico concernenti il contratto di trasporto merci, come indicato al punto 21 del Capo I, salvo per l'ordine di pagamento Mod. R. 99 che dovrà continuare ad essere firmato dal titolare della Stazione.

2° Al disimpegno delle mansioni di cui ai punti 19, 22, 23, 24, 25, 26 e 27 del Capo I.

3° Alla firma (facendo precedere la firma dalla qualifica) della corrispondenza epistolare e telegrafica con le altre stazioni per quanto concerne soltanto dati ed informazioni sui trasporti.

4° Alla firma colla propria qualifica, dei moduli in uso per le attribuzioni di cui ai punti precedenti.

III. Norme contabili.

Fermo restando l'esatta osservanza delle disposizioni contenute nell'articolo 46 delle Norme Contabili pel servizio delle Gestioni merci, e nell'articolo 25 delle Norme Contabili per il servizio doganale in quanto hanno rapporto coi versamenti degli introiti giornalieri al Capo stazione, cui devono essere inoltre sempre consegnati gli elaborati mensili per i necessari raffronti coi totali del conto corrente riassuntivo e per il successivo invio ai competenti Uffici, i Capi Gestione devono provvedere, sotto la loro diretta responsabilità, a tutte le altre attribuzioni di indole contabile citate nelle norme contabili predette, ed in quelle per le Gestioni di transito e che dapprima erano disimpegnate dal Capo stazione.

6. I Capi gestione debbono inoltre provvedere al disimpegno delle mansioni di cui in appresso contemplate nelle attuali norme contabili per il servizio del Capo stazione:

a) all'accurato e minuzioso controllo degli elaborati contabili e dei lavori di dettaglio della Gestione, assicurandosi che tutte le disposizioni siano rigorosamente osservate.

b) a frequenti riscontri saltuari sulle varie scritturazioni ed operazioni di cassa, accertando, inoltre, giornalmente la esistenza e la regolarità dei titoli portati a credito nel proprio conto-corrente (art. 1°).

c) all'eseguimento di complete verifiche, presenziando, nel caso di cambiamento di impiegati, alle rispettive consegne, e ciò nel riflesso che i Capi Gestione devono rispondere degli eventuali danni pecuniari che possono derivare da irregolarità commesse dai loro impiegati (art. 2);

d) alla custodia e scritturazione sul registro di cassa Mod. CI-510, delle somme che non trovano la loro immediata sistemazione contabile ed alla trattazione delle pratiche relative alla loro regolarizzazione (art. 7);

e) all'accertamento e alle indagini relative alle deficienze di cassa, ed alle contestazioni agli Agenti incolpati (art. 9);

f) al riscontro, a chiusura della giornata contabile, di tutti gli introiti ed al ritiro e custodia dei diversi titoli di credito (schede di assegno, ordini di rimborso ecc.) pagati dalla Gestione e portati in conto corrente (art. 10);

g) alla trattenuta dal versamento serale delle somme necessarie per i pagamenti, giustificati da titoli già in possesso della gestione, dei quali si presuma imminente la estinzione. Però le domande di sovvenzione in via telegrafica alla Divisione di Movimento competono al Capo stazione, il quale apporrà inoltre il visto sulle richieste di sovvenzione da Gestione a Gestione della stessa stazione (Art. 12);

h) al pagamento, coi propri fondi, dei corrispettivi dovuti alle Imprese di facchinaggio per operazioni di carico, scarico e di trasbordo, (art. 15), sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'Istruzione 1° aprile 1913 (Ordine di Servizio N. 99-1913). Effettuato il pagamento della somma dovuta all'Impresa, i Capi Gestione nel giorno stesso consegneranno come denaro unitamente agli altri introiti la quietanza Mod. M. 174 al Capo Stazione pel versamento a cassa;

i) al pagamento degli assegni, ordini di rimborso, mandati, ecc. documenti da consegnarsi poi al Capo Stazione nelle

epoche stabilite per l'invio della contabilità ai Controlli (Articoli 16 e 29).

l) alla registrazione e contabilizzazione, nelle rispettive sedi del conto corrente di gestione, dei rilievi e degli abbuoni afferenti alla gestione stessa; al loro esame, ai richiami al personale addetto alla tassazione, coll'impartire al medesimo le opportune istruzioni ed alla sorveglianza per la sollecita liquidazione (art. 20);

m) alla contestazione dei rilievi e relative modalità (articolo 21);

n) alle pratiche per l'incasso e la sistemazione dei rilievi e delle altre partite in rimanenza presso la Gestione (art. 22, 23, 24 e 25);

o) alla liquidazione degli importi ricavati dalla vendita di merci, versando le eventuali eccedenze al Capo stazione cogli introiti giornalieri, (art. 26);

p) all'esame, trattazione e definizione dei reclami presentati dalle parti per eccedenza di tasse (art. 28);

q) alla sorveglianza per l'adempimento delle formalità relative all'accertamento delle irregolarità e degli abusi nei trasporti e per la compilazione dei prescritti verbali: alle pratiche relative (art. 30);

r) all'espletamento, firmando colla propria qualifica, della corrispondenza epistolare e telegrafica soltanto colle altre stazioni:

s) alla conservazione degli stampati per uso di servizio ed alla rigorosa sorveglianza per la loro buona utilizzazione (articoli 33 e 34);

t) alla richiesta, firmando colla propria qualifica, degli stampati a pagamento per la vendita al pubblico, i quali saranno tenuti presso la Gestione, che si addebiterà del relativo importo sul proprio conto corrente, versando di volta in volta, il ricavato della vendita al Capo stazione insieme con gli altri introiti e portando in rimanenza quelli invenduti: così pure a tutte le altre formalità stabilite per la fornitura delle lettere di vettura domandate dalle Ditte (art. 35);

u) alla firma di tutti gli elaborati contabili da consegnarsi nelle epoche stabilite al Capo stazione per l'invio ai Controlli e da controfirmarsi dal medesimo solo in quanto si tratti di documenti riepilogativi i cui totali abbiano riscontro con quelli esposti sul conto corrente riassuntivo.

Nulla è innovato per quanto riguarda le gestioni nelle quali non esistono Capi gestione.

Le Divisioni di Movimento impartiranno le opportune disposizioni di dettaglio per la regolare applicazione delle norme suaccennate.

Distribuito agli agenti delle classi: 1 *Controllori del Movimento*. - 2. *Capi gestione principali*. - 3. *Capi stazione* (*delle stazioni Principali*). - 4. *Capi Conduttori principali* (*di* 1° e 2° *grado*). - 5. *Capi gestione*.

Circolare N. 78. (M. e T.).

Compilazione dei bollettini di trazione.

(Vedi « Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni » art. 4, capov. 7 e art. 29, capov. 1).

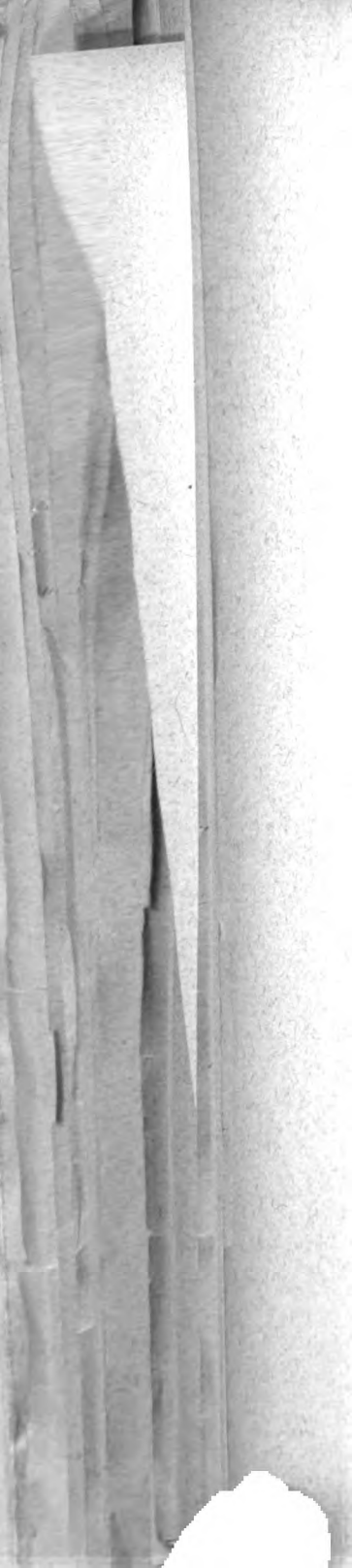
I ricuperi ottenuti abbreviando e sopprimendo le soste nelle stazioni, dove la fermata è prescritta per presa d'acqua o per servizio trazione, i quali a sensi del disposto dell'articolo 4, capoverso 7, delle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni, vanno attribuiti alla Trazione, devono nei bollettini T-306 essere indicati nell'apposita colonna insieme ai ricuperi ottenuti in corsa.

Però nella colonna delle osservazioni dovrà essere specificato quale fu effettivamente il ricupero ottenuto nella sosta, onde questo possa essere distinto da quello ottenuto in corsa.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 30, 31.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di Albonese.

Da	a	BIGLIETTI DI corsa semplice			BIGLIETTI DI andata e ritorno			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
o viceversa		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
Albonese	Mortara.	0.75	0.50	0.35	1.15	0.75	0.50	Mortara
	Borgo Lavezzaro .	0.40	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25	
	Vespolate.	1.05	0.70	0.45	1.50	1.05	0.65	
	Garbagna.	1.50	1.05	0.65	2.20	1.55	1.05	
	Novara	2.45	1.75	1.15	3.65	2.55	1.70	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 327-1913.*

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 10, fra Albizzate ed Albuzzano (casa cantoniera) inserire:

Albonese (Casa cantoniera)	Mortara-Novara	Torino	Novara	16	(6) V	(6) B	—	—

a pagina 115 nella tabella 16, fra Mortara e Borgo Lavezzaro, inserire Albonese con le seguenti distanze:

Alessandria	49	Marano Ticino	41
Valmadonna	41	Varallo Pombia	45
Valenza	35	Borgo Ticino	47
Bozzolo Monte	32	Arona	56
Torreberetti	29	Monte Valenza	39
Sartirana	23	Villabella	40
Valle	18	Giarole	42
Olevano	11	Borgo S. Martino	43
Mortara	6	Casale Monferrato	35
Borgo Lavezzaro	3	Casale Popolo	39
Vespolate	8	Balzola Martinetta . . .	42
Garbagna	12	Rive	44
Novara	20	Pertengo	46
Bellinzago	33	Asigliano	42
Oleggio	37	Vercelli	34

a pagina 221, fra Albizzate e Albuzzano (cas. cant.) inserire:

Albonese (Casa cantoniera)	4.102.30.15	1314	1328

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 331-1913.*

STAZIONI	Gestioni	STAZIONI	Gestioni
Ancona.	P. V.	Napoli Centrale . .	P. V.
Bari.	P. V.	Padova.	P. V.
Bologna	G. V.	Parma	P. V.
Bologna	P. V.	Roma Termini . .	G. V.
Brescia.	P. V.	Roma S. Lorenzo .	P. V.
Chiasso.	Ag. dog.	Roma Trastevere. .	P. V.
Firenze S. M. N. .	G. V.	S. Benigno Calate .	P. V.
Firenze P.P. . . .	P. V.	S. Limbania . . .	P. V.
Genova P. B. . .	P. V.	Sampierdarena . .	P. V.
Genova P. C . . .	P. V.	Torino Dora . . .	P. V.
Genova P. P. . .	G. V.	Torino P. N. . .	G. V.
Livorno Marittima .	P. V.	Torino P. N. . . .	P. V.
Luino	trans. int.	Torino P.S. . . .	P. V.
Milano P. G. . .	P. V.	Udine	P. V.
Milano P. V. . .	G. V.	Venezia S. Lucia .	G. V.
Milano Centrale . .	G. V.	Venezia S. Lucia .	P. V.
Milano P. R. . .	P. V.	Verona P. V. . .	G. V.
Milano P. T. . .	P. V.	Verona P. V. . .	P. V.
Napoli Centrale . .	G. V.		

Circolare N. 14v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 ottobre 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI_{z}^{CR} N. 41.885 e 41.886.

CARRI.

F N. 171.670 a 171.672; 172.440 a 172.442; 172.600 a 172.602; 173.068 a 173.070; 173.090 a 173.092; 173.339 a 173.341; 173.358; 173.406; 174.990 a 174.992; 175.041 a 175.043; 175.113 a 175.115; 175.128.

L N. 472.832 a 472.834; 473.842 a 473.844; 474.009 a 474.011; 474.038 a 474.040; 474.066 a 474.069; 474.090; 477.549 a 477.551; 477.711 a 477.713; 478.584 a 478.586; 478.906 a 478.908; 479.111 a 479.113.

P N. 653.859; 653.863; 654.059 a 654.061; 654.668 a 654.670; 654.830 a 654.832; 654.844 a 654.846; 656.524 a 656.526; 656.540 a 656.542.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Circolare N. 15^V (M. C.).

Trasporti di stampati per le elezioni politiche.

Per la distribuzione degli stampati occorrenti ai Comuni del Regno per le prossime elezioni generali politiche, il Ministero dell'Interno ha disposto che le spedizioni siano effettuate, di massima, a mezzo postale; mentre per i Comuni nei quali il numero delle sezioni elettorali richiede un quantitativo di stampati tale da superare il peso consentito dalle Leggi postali, il trasporto dovrà aver luogo a mezzo della Ferrovia.

Allo scopo di ben regolare l'andamento dei trasporti che dovranno farsi per Ferrovia, si impartiscono perciò le disposizioni seguenti, raccomandando a tutto il personale interessato di curarne e sorvegliarne il rigoroso adempimento.

1. *Accettazione ed inoltro dei trasporti.* — Tutte le spedizioni avranno luogo in partenza dalla stazione di Roma Termini; saranno accettate a G. V., ed eseguite in conto corrente del Ministero dell'Interno.

La consegna fra le stazioni ed i Conduttori, fra questi e le stazioni e fra Conduttore e Conduttore, tanto in partenza quanto ai transiti od all'arrivo, dovrà avvenire sempre in *via di fatto,* separatamente dagli altri colli di merce, praticando annotazione speciale sui libretti di consegna e sui fogli d'accompagnamento,

colla precisa indicazione « ..... *colli stampati per elezioni politiche in buona condizione* ».

Riscontrandosi avarie o mancanze di colli, si dovrà specificare sui fogli d'accompagnamento la natura dell'anormalità, il quantitativo e il peso di ogni collo, il numero della spedizione ed il nome del Comune destinatario.

Si darà quindi avviso telegrafico dell'anormalità alla stazione mittente, alla Divisione del Movimento da cui dipende la stazione nella quale avviene la verifica, ed al Servizio del Movimento.

In pari tempo, nei casi di mancanza, dovranno essere fatte di tutta urgenza le ricerche più accurate per rintracciare i colli mancanti. Ottenuto il pareggio, ne dovranno essere subito avvisati gli Uffici e la stazione sopra indicati.

2. *Treni d'inoltro.* — In partenza da Roma Termini, l'inoltro dei trasporti dovrà avvenire:

a) per le stazioni delle linee:

Roma-Firenze
Roma-Pisa
Roma-Napoli
Roma-Castellammare A.
Roma-Ancona
Roma-Frascati
Roma-Terracina

col primo treno accelerato od omnibus, successivo all'accettazione, che porti la merce direttamente a destino od al transito dal quale deve proseguire;

b) per le stazioni oltre Firenze, Pisa, Napoli, Castellammare A., Ancona, col primo treno diretto (esclusi i direttissimi) successivo all'accettazione.

Se però il treno diretto non ha fermata d'orario o non fa servizio merci nella stazione alla quale è diretto il trasporto, questo dovrà essere trattenuto nella stazione precedente nella quale il treno fa servizio, e quindi dovrà essere fatto proseguire col treno immediatamente successivo che abbia fermata nella stazione destinataria.

Le spedizioni dirette a stazioni non situate sulle linee percorse dai treni coi quali i trasporti partono da Roma Termini, dovranno proseguire fino a destino col primo treno coincidente (esclusi i direttissimi) pur quando non intercedano i termini di tempo stabiliti dalle Tariffe.

I trasporti inoltrati coi treni diretti od accelerati dovranno essere sottoposti alle prescritte sopratasse d'acceleramento, rispettivamente del 50 o 25 %, da contabilizzarsi pure in conto corrente.

3. *Condizionatura dei colli.* — Le spedizioni saranno formate di pacchi di circa 25 Kg. ciascuno, ravvolti in carta color paglierino o ceruleo, e sopra ogni pacco saranno attaccate una etichetta bianca portante a grossi caratteri rossi l'indicazione « *Stampati per elezioni politiche* » ed altra coll'indirizzo del Comune destinatario.

I pacchi destinati ai Comuni delle isole saranno ravvolti in tela e porteranno pure le due etichette ora indicate.

4. *Documenti di trasporto.* — Per questi trasporti si farà uso delle ordinarie note di spedizione, sulle quali oltre alla indicazione che la consegna è da farsi sempre in stazione, dovrà risultare la specifica della merce « *Stampati per le elezioni generali politiche* ».

Sul margine superiore del frontispizio del documento di trasporto, sopra la leggenda « Ferrovie dello Stato » sarà applicato un cartellino bianco coll'indicazione a caratteri rossi «*Stampati per elezioni politiche* ». Sul documento stesso la stazione di Roma Termini dovrà inoltre applicare le prescritte etichette C^H-73 o C^H-74, secondochè la spedizione verrà inoltrata coi treni diretti od accelerati.

5. *Carico dei colli.* — I colli formanti le spedizioni di questi stampati dovranno essere caricati nei bagagliai dei treni separatamente da tutti gli altri colli di merci e bagagli, riuniti per destinazione ed in posizione molto visibile e tale da redere facili le operazioni di scarico e di verifica.

6. *Obblighi delle stazioni destinatarie.* — Appena arrivata una spedizione di stampati, il Capo della stazione destinataria dovrà provvedere perchè sia emessa e recapitata subito la prescritta lettera d'avviso mod. C^H-77 ed inoltre informerà dell'arrivo il Sin-

daco del Comune destinatario a mezzo di apposita lettera della quale dovrà chiedere conferma e tener conto dell'ora e giorno di impostazione.

Avvenuto lo svincolo di una spedizione, la stazione destinataria dovrà informarne per lettera la stazione di Roma Termini, che praticherà apposita annotazione sul registro di spedizione. Se invece la spedizione non sarà ritirata entro 36 ore dall'arrivo, la stazione destinataria avviserà telegraficamente della giacenza il Servizio del Movimento.

Per le spedizioni dirette alle Ferrovie secondarie, le stazioni a contatto avviseranno quella di Roma Termini della data in cui i trasporti saranno consegnati alla Ferrovia corrispondente.

7. *Contabilità dei trasporti. Trasporti in servizio interno.* — La stazione di Roma Termini accetterà i trasporti in servizio interno della rete di Stato come se fossero eseguiti in porto affrancato, senza però la riscossione delle tasse relative, che non dovranno neppure esporsi sulla nota di spedizione. Detti trasporti saranno da scritturarsi in partenza negli ordinari registri e riassunti del servizio interno G. V.

Parimenti le stazioni destinatarie scrittureranno in arrivo i trasporti negli ordinari registri e riassunti del servizio interno G. V., avvertendo che le eventuali tasse maturatesi durante il percorso od in arrivo dovranno dalle stazioni stesse essere specificate sui documenti di trasporto, ed *assunte a debito*, pareggiandosene in conto corrente alla voce « Trasporti a credito per conto del Ministero dell'Interno; stampati per le elezioni politiche » in appoggio ai documenti giustificanti la spesa sostenuta.

8. *Trasporti in servizio cumulativo.* — Pei trasporti invece diretti a località appartenenti ad Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, la stazione di Roma Termini stabilirà le tasse di porto *dovute soltanto al Corrispondente*, da esporsi sulle note di spedizione nella colonna delle tasse affrancate, assumendone debito senza riscuoterle e pareggiandosene in conto corrente alla voce « Trasporti a credito per conto del Ministero dell'Interno; stampati per le elezioni politiche » in appoggio ad un elenco modulo C^{I}-484 di siffatti trasporti che dovrà — opportunamente modi-

ficato nell'intestazione — essere allegato al conto corrente modulo C^I-502.

9. *Trasporti in servizio di corrispondenza.* — Collo stesso procedimento seguito dalla stazione di Roma-Termini, le stazioni di scambio colle Amministrazioni ammesse al servizio di corrispondenza, nel provvedere al ricarteggio in affrancato dei cointesi trasporti, si pareggieranno delle tasse di porto effettivamente pagate ed afferenti all'ulteriore percorso sulla Ferrovia secondaria, in appoggio alle rispettive ricevute in partenza, da inscriversi in una distinta mod. C^I-484 che, insieme alle ricevute medesime, sarà da allergarsi al conto corrente mod. C^I-502.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 14, 15, *ai guarda magazzino ed ai capi squadra alle merci.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 153R (C.).

Primo congresso italiano di cultura medica indetto in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Genova e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 16 al 31 Ottobre 1913.

Ritorno: dal 20 Ottobre al 4 Novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 154R (C.).

Congresso nazionale dei professori d'orchestra in Parma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Parma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 7 ottobre 1913

Ritorno: dal 6 al 9 ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 155R (C.).

XVI Congresso della Società italiana di laringologia, otologia e rinologia in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 25 Ottobre 1913

Ritorno: dal 23 al 29 ottobre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 156R (C.).

III Congresso nazionale dei segretari ed impiegati degli enti locali in Napoli.

(Vedi Circolare N. 149R-1913).

In seguito al rinvio ad epoca da stabilirsi del congresso sovraindicato, si avverte che le disposizioni riguardanti l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti, devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 323. — (Boll. 39-1913). — Al 2° capo verso, linea seconda, dopo le parole: « dell'allegato N... » aggiungere le seguenti: « 2 *ed alla modificazione dell'articolo 5 dell'Allegato N....* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 41

9 OTTOBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

D. M. *del 1 ottobre 1913, col quale il Comm. ing. Mosè Berrini è confermato membro del Consiglio generale del traffico* . . . Pag. 449

D. M. *del 13 settembre 1913, col quale il Comm. prof. Tito Poggi è confermato membro del Consiglio generale dei traffico.* . . » 450

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 332. — Attivazione del sistema di blocco e degli apparati centrali fra le stazioni di Savona Letimbro a Savona Marittima e degli impianti di protezione del passaggio a livello del Corso Principe Amedeo . . . . Pag. 641

Ordine di Servizio N. 333. — Concessione speciale XIV . . » 642

Ordine di Servizio N. 334. — Biglietti di abbonamento speciali . » ivi

Ordine di Servizio N. 335. — Servizio italo-germanico . . . » 643

Ordine di Servizio N. 336. — Tariffa locale N. 227 P. V. . . » 644

Ordine di Servizio N. 337. — Norme per la compilazione e presentazione delle contabilità riassuntive mensili . . . . » ivi

Roma, ottobre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 338 — Nomina dei rappresentanti del personale di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310. Pag. 65[illegible]
Circolare N. 79. — Etichette per segnalare i guasti e gli ammacchi sui veicoli . . . . » 69[illegible]
Circolare N. 80. — Trasporti a domicilio a Palermo Lolli . . » iv
Circolare N. 81. — Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera. . . . . » 70[illegible]

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:**

*Ordine di Servizio N. 13*v. — Elezioni generali politiche. - Viaggi degli elettori politici . . . . Pag. 18[illegible]
*Ordine di Servizio N. 14*v. — Viaggi degli onorevoli senatori e deputati. . . . . » 19[illegible]
*Circolare N. 16*v. — Premi temporanei per la buona utilizzazione dei carri da merce . . . . » 19[illegible]

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Sentenza . . . . Pag. 21[illegible]

D. M. *del 1° ottobre 1913, col quale il Comm. ing. Mosè Berrini è confermato membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907 n. 429 e l'articolo 1 del Regio Decreto 28 giugno 1912 n. 728;

Su designazione del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Il Comm. Ing. *Mosè Berrini*, Vice Direttore Generale, è confermato a membro del Consiglio Generale del Traffico quale rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Roma, 1° *ottobre* 1913.

Il Ministro

SACCHI

D. M. *del* 13 *settembre* 1913, *col quale il Comm. prof. Tito Poggi è confermato membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'articolo 1 del Regio Decreto 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il sig. comm. prof. *Tito Poggi* è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, fra quelli della categoria *a*) di cui il citato art. 63 della legge 7 luglio 1907.

Roma, addì 13 *settembre* 1913.

Il Ministro

SACCHI.

Ordine di Servizio N. 332. (M. e L.).

Attivazione del sistema di blocco e degli apparati centrali fra le stazioni di Savona Letimbro e Savona Marittima e degli impianti di protezione del passaggio a livello del Corso Principe Amedeo.

Dalle ore 10 del giorno 30 ottobre 1913, verrà iniziato fra le stazioni di Savona Letimbro e di Savona Marittima l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di corsa dei treni, e saranno attivati gli apparati centrali nelle due anzidette stazioni e gli impianti di protezione del passaggio a livello del Corso Principe Amedeo (Km. 0 + 468.00).

All'uopo vennero istituiti i due posti di blocco, indicati nell'unito schizzo, dal quale risultano pure tutti i segnali e gli impianti di sicurezza, che, a partire dalla data suddetta, funzioneranno sul tratto Savona Letimbro-Savona Marittima e le distanze che possono interessare il personale di macchina, di stazione e di scorta ai treni.

I segnali che nello stesso schizzo non sono indicati come segnali d'avviso, o non portano indicazione di categoria, sono da considerarsi di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *dei Compartimenti di Torino e di Genova.*

Ordine di Servizio N. 333. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV aggiungere seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti nuovi sodalizi:

Sedi	*Denominazioni*
Tradate (Como)	Società ginnastica « Persevera ».
Savona	Società « Sport Club ».
Stresa	Società « Stresa Sportiva ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 334. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Le stazioni di Cariati, Francavilla Fontana, Nicotera e Ostuni, sono state rispettivamente fornite a partire dal 1° ottobre 1913 degli abbonamenti speciali per le serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Stazioni	*Serie*
Cariati	IX, X, XII, XVIII, XX e O.
Francavilla Fontana	IX, X, XI, XII, XVIII e N.
Nicotera	IX, X, XII, XVIII, XX e P.
Ostuni	IX, XI, XII, XVIII e N.

Per conseguenza nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 335. (C).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 801-1913).

Col 1° ottobre 1913 viene pubblicato un 2° supplemento alla Parte II A della tariffa diretta, ristampata col 1° maggio u. s.

Questo supplemento, che comprende varianti ed aggiunte alle distanze delle percorrenze estere e le conseguenti modificazioni ai prezzi delle tariffe generali ed eccezionali, verrà, come di consueto, diramato alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 45 per esemplare.

Col 1° ottobre 1913 sono da introdursi nella Nomenclatura delle merci, a pag. 66 della Parte I-B, le modificazioni ed aggiunte qui appresso indicate:

781*a* 1967*a* - Cotone (cascame di) destinato alla pulitura delle locomotive, nuovo. Vedi Disp. Reg. Alleg. 1 Numero XXXIV.... 11w 5 14 - 2 II.

781*b* 1967*b* - Come sopra, usato, intrico d'olio, di grasso o di altre sostanze untuose. Vedi Disp. Reg. Alleg. 1 Numero XXXI.... 11w 6 17 - 2 II.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 336. (C.).

Tariffa locale N. 227 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 138-1912).

Col 16 ottobre 1913 la tariffa locale N. 227 P. V., valevole per i trasporti di « materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo, per cantieri, per opere di sterramento e simili » sarà estesa alle spedizioni del detto materiale, nuovo, in partenza dalla stazione di Gallarate ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 337. (R.).

Norme per la compilazione e presentazione delle contabilità riassuntive mensili.

Per regolare le date di chiusura delle contabilità riassuntive mensili si danno le seguenti disposizioni:

1. — Le sedi incaricate della registrazione negli appositi riassunti mensili dei ruoli di paga e dei mandati, con le rispettive attribuzioni, risultano dal prospetto allegato N. 1.

2. — I detti riassunti mensili, sui quali si devono registrare cronologicamente i documenti di cui sopra, sono elencati nell'allegato N. 2.

3. — La numerazione dei ruoli di paga e dei mandati viene annualmente preordinata presso ciascuna sede contabile per gruppi mensili fissi di numeri in ordine progressivo, con apposita disposizione del Servizio Ragioneria.

4. — Gli Uffici di Ragioneria compilano i riassunti dei ruoli di paga e dei mandati proprii, e di quelli loro trasmessi per la registrazione dai Servizi ed Uffici distaccati.

5. — Il Servizio Ragioneria compila il solo riassunto e gli spogli corrispondenti dei mandati della contabilità d'ordine dei Servizi ad esso direttamente trasmessa.

6. — Il Servizio Approvvigionamenti compila i riassunti dei mandati di pagamento e d'introito da esso emessi, ripartiti per Ufficio di Ragioneria secondo la competenza.

Il detto Servizio, per mezzo del dipendente Ufficio Economato di Torino, compila la contabilità delle forniture di Magazzino relativa alle spese ordinarie d'esercizio (Titolo 1 - Sezione 1ª) ad eccezione di quella che riguarda il conto manutenzione della linea; e trasmette agli Uffici interessati i relativi mandati d'ordine con la sola indicazione dei conti di magazzino.

7. — I Servizi Trazione e Veicoli compilano i riassunti dei ruoli e mandati che si riferiscono alle Officine locomotive e veicoli.

8. — L'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze compila i riassunti dei mandati che riguardano la contabilità dei prodotti.

9. — Le Divisioni compartimentali dei Servizi Movimento, Trazione, Veicoli e Lavori compilano i riassunti dei ruoli di paga e mandati che si riferiscono alla contabilità degli Uffici e delle località posti nella rispettiva giurisdizione (comprese le Officine dei Depositi e le Squadre rialzo ed escluse le Officine locomotive e veicoli).

In detti riassunti devono essere compresi anche i mandati di ordine concernenti le spese ordinarie d'esercizio che ad esse Divisioni pervengono dall'Ufficio Economato, previa verifica e completamento nella parte riguardante i rispettivi conti di spesa.

10. — L'Ufficio Economato trasmette agli Uffici interessati, gli stati d'ordine Mod. R-67 non più tardi del giorno 20 del mese successivo a quello cui si riferiscono; ed i mandati d'ordine per le spese ordinarie d'esercizio non più tardi del giorno 25 del mese stesso.

I mandati d'ordine per forniture in conto patrimoniale, terzi ecc., devono essere trasmessi dall'Ufficio medesimo al Servizio Ra-

gioneria non più tardi del giorno 4 del secondo mese successivo a quello cui si riferisce la contabilità.

Nell'invio degli stati e mandati d'ordine di cui sopra l'Ufficio Economato deve dare la precedenza assoluta a quelli da spedirsi agli Uffici che hanno sede nei Compartimenti di Palermo, Reggio C., Bari, Napoli ed Ancona.

11. — I Magazzini, dipendenti dal Servizio Approvvigionamenti, debbono restituire giornalmente alle Officine Locomotive e Veicoli ed alle altre località emittenti i buoni di prelievo e di versamento relativi alle operazioni del giorno precedente, e debbono trasmettere in breve comunicazione le riepilogative mensili Modello A-24 e A-25, tanto alle Officine suddette che alle Divisioni dei Servizi Trazione e Veicoli, non più tardi del giorno 8 di ogni mese.

12. — I riassunti dei Servizi Trazione e Veicoli, delle Divisioni compartimentali e degli Uffici di Ragioneria vengono chiusi non più tardi dei sotto indicati giorni del mese successivo a quello cui si riferisce la contabilità:

il giorno 15, i riassunti dei ruoli;

il giorno 20, i riassunti dei mandati di pagamento e di introito;

l'ultimo giorno del mese, i riassunti dei mandati d'ordine.

13. — I Servizi Trazione e Veicoli, e le Divisioni compartimentali trasmettono i detti riassunti al competente Ufficio di Ragioneria entro il periodo di 5 giorni dai termini di cui sopra.

14. — Alla stessa data (25 del mese successivo) l'Ufficio Contabilità prodotti deve chiudere e trasmettere ai competenti Uffici di Ragioneria i riassunti dei mandati di pagamento.

L'invio della contabilità d'ordine e del relativo riassunto al Servizio Ragioneria, deve essere eseguito per il tramite del Servizio Commerciale, non più tardi del giorno 15 del secondo mese successivo a quello cui si riferisce la contabilità.

15. — Gli Uffici di Ragioneria devono comunicare subito alle Sedi contabili interessate le eventuali varianti e rettifiche da essi apportate ai riassunti mensili.

16. — Il Servizio Approvvigionamenti, entro il 20° giorno del secondo mese successivo a quello cui si riferisce la contabilità, invia il riepilogo dei riassunti dei mandati di pagamento e d'introito suddivisi per Ufficio di Ragioneria e per conto e sottoconto al Servizio di Ragioneria, il quale ne comprende i risultati nella contabilità per la formazione del bilancio mensile.

I corrispondenti riassunti devono essere trasmessi, entro il 30° giorno del secondo mese successivo a quello cui la contabilità si riferisce, agli Uffici di Ragioneria, che restano esonerati dal comprenderne i risultati nella prima nota.

17. — Gli Uffici di Ragioneria, ricevuti i riassunti suddetti ed eseguite le verifiche di loro spettanza, completano la contabilità del relativo mese avvalendosi dei moduli R-38 ed R-39 ed entro 10 giorni dal ricevimento trasmettono i riassunti stessi al Servizio di Ragioneria.

Gli Uffici di Ragioneria non devono apportare alcuna modificazione ai documenti che riguardano i conti delle gestioni autonome dei Magazzini e delle Officine.

Per le rettifiche di importi, spostamenti di conti e correzioni in genere devonsi interessare i rispettivi Servizi affinchè vi provvedano con la contabilità del mese successivo nelle forme consentite dalle vigenti istruzioni.

18. — Gli stati d'ordine R-67 ed i mandati d'ordine R-16 degli addebiti agli altri Servizi emessi dall'Ufficio Economato e gli elenchi R-68 emessi dalle Officine devono essere accettati e contabilizzati per l'importo integrale nel mese stesso a cui sono assegnati. Un esemplare di tali elenchi R-68 deve essere restituito all'Ufficio emittente con l'indicazione del mandato emesso in contrapposto. Nel caso di erronei addebiti si provvede nel mese successivo alle opportune regolarizzazioni.

19. — Gli Uffici di Ragioneria, eseguito il confronto dei riassunti ricevuti cogli esemplari che essi sono tenuti a predisporre registrando i singoli documenti, ne fanno la riepilogazione agli effetti della formazione della prima nota da trasmettersi al Servizio Ragioneria entro il 18° giorno del secondo mese a cui la contabilità si riferisce.

A detta prima nota devono essere uniti:

1° un esemplare di tutti i riassunti;

2° una copia del riepilogo dei riassunti e gli altri documenti a giustificazione di tutte le spese ed entrate portate in contabilità.

20. — Le disposizioni riguardanti la data di presentazione dei riassunti mensili dovranno essere osservate esattamente a partire dalla contabilità del mese di Gennaio 1914.

Il Servizio Ragioneria prenderà accordi coi Servizi interessati per conseguire gradualmente la presentazione dei riassunti di cui trattasi alle date fissate.

21. — Il presente Ordine di Servizio sostituisce quello numero 162-1909 e abroga tutte le disposizioni precedentemente in vigore in quanto siano contrarie a quelle ora stabilite.

ALLEGATO 1.

ELENCO

delle sedi incaricate della registrazione dei ruoli paga e dei mandati sui riassunti mensili della contabilità.

SEDI CONTABILI	ATTRIBUZIONI
1°) Servizio Ragioneria.	Registrazione e verifica dei mandati d'ordine ricevuti direttamente dai Servizi - Compilazione relativi spogli.
2°) Uffici di Ragioneria.	Registrazione sui propri riassunti e verifica dei ruoli paga e mandati emessi dai riparti dell'Ufficio e di quelli emessi dai Servizi ed Uffici distaccati posti nella rispettiva giurisdizione - Verifica e registrazione in contraddittorio dei ruoli e mandati ricevuti dalle Divisio e dei mandati di pagamento e d'introito emessi dal Servizio Approvvigionamenti - Compilazione spogli dei mandati d'ordine registrati sui propri riassunti.
3°) Servizi Trazione e Veicoli.	Registrazione dei ruoli e mandati che si riferiscono alle Officine locomotive e veicoli - Compilazione spogli dei mandati d'ordine emessi.
4°) Servizio Approvigionamenti.	Registrazione dei mandati di pagamento e d'introito da esso emessi.
5°) Divisione dei Servizi Movimento, Trazione, Veicoli e Lavori.	Registrazione dei ruoli e mandati emessi dai dipendenti Uffici - Compilazione spogli mandati d'ordine.
6°) Ufficio Contabilità prodotti.	Registrazione dei mandati d'introito, di pagamento e d'ordine concernenti la contabilità dei Prodotti - Compilazione spogli mandati d'ordine.

ALLEGATO 2.

ELENCO

dei documenti in uso per la registrazione delle contabilità mensili

Serie	
R. N. 21	Riassunto ruoli paga - Servizio Lavori.
» 22	» » » - » Movimento.
» 23-T.	» » » - » Trazione (escluse le Officine locomotive e quelle dei depositi).
» 23-bis T.	» » » - » Trazione (Officine Depositi ed Officine Locomotive).
» 24-V.	» » » - » Veicoli (escluse le Officine Veicoli e le squadre di rialzo).
» 24-bis V.	» » » - » Veicoli (Officine Veicoli e Squadre di rialzo).
» 25	» » » - » Ragioneria (Servizi Centrali ed Uffici distaccati).
» 26	Riassunto mandati di pagamento Servizio Lavori.
» 27	» » » Servizio Movimento.
» 28-T.	» » » Servizio Trazione.
» 28-V.	» » » Servizio Veicoli.
» 30-*a*	» » » (1ª serie) Uffici di Ragioneria.
» 30-*b*	» » » (2ª serie) Uffici di Ragioneria.
» 30-*c*	» » » (3ª serie) Uffici di Ragioneria.
» 31	» » » Servizio Approvigionamenti.

Serie

» 32 Riassunto mandati d'introito (per tutti i Servizi).

» 33 » » d'ordine (» » »).

» 34 Spoglio dei mandati d'ordine - Conti di bilancio (per tutti i Servizi).

» 35 » » » - Conti fuori bilancio (per tutti i Servizi).

» 37 Riepilogo dei riassunti - Conti di bilancio (per tutti i Servizi).

» 37-bis » » » - Conti fuori bilancio (per tutti i Servizi).

» 38 » annuale della contabilità (Conti di bilancio) Uff. Rag.

» 39 » annuale della contabilità (Conti f. bilancio Uff. Rag.

Ordine di Servizio N. 338. (P.).

Nomina dei rappresentanti del personale di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310.

Si porta a conoscenza del personale l'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria, nonchè dei rispettivi supplenti, stati eletti in applicazione dell'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310, e del regolamento approvato con Decreto ministeriale del 20 maggio 1911, con le modificazioni approvate con Decreto ministeriale del 2 giugno 1913.

Categoria 1ª

Capi divisione — Ispettori capi — Cassieri principali

Rappresentante: **Capo** cav. ing. Giuseppe.
Rappresentante supplente: **Dore** cav. ing. Silvio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	DEGAUDENZI cav. uff. ing. Rocco — Ispettore capo - Sez. Lav. Torino C.	BONO cav. uff. ing. Cristoforo — Ispettore capo - Div. Mov. Torino.
Genova	SANTORO cav. ing. Filippo — Ispettore capo - Div. Traz. Genova.	EYNARD cav. ing. Emilio - Ispettore capo - Sez. Lav. Genova B.
Milano	CONFALONIERI cav. ing. Marsilio — Ispettore capo - Div. Traz. Milano.	ANGHILERI cav. ing. Carlo — Ispettore capo - Div. Mov. Milano.
Venezia	SOMETTI cav. ing. Pietro — Ispettore capo - Sez. Lavori Venezia.	GALLI cav. ing. Giovanni Giuseppe — Ispett. Capo - Uff. Costr. Udine.
Bologna	FAVINI cav. ing. Francesco — Ispettore capo - Div. Mov. Bologna.	LOMBARDINI cav. ing. Martino — Ispett. Capo - Div. Traz. Bologna.
Firenze	BARBERI cav. ing. Paolo — Ispett. capo Sez. Lav. Firenze.	MARIANI cav. rag. Giuseppe — Ispettore capo - Uff. Contr. Prod. Firenze.
Ancona	BRIGHENTI cav. ing. Roberto — Ispett. capo - Sez. lav. Castellammare A.	BOBBIO ing. Giuseppe — Ispettore capo - Sez. Lav. Foligno.
Roma	DORE cav. ing. Silvio — Ispett. capo - Div. Lav. Roma.	(1) . . . .
Bari / Napoli	**Rappresentante Supplente** CAPO cav. ing. Giuseppe — Capo divisione - Div. Lav. Bari. **Rappresentante..**	(2) . . . .
Reggio C.	MAZIO cav. ing. Edoardo — Ispettore capo - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).	NORCEN cav. ing. Vincenzo — Ispettore capo - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).
Palermo	RENDA cav. ing. Domenico — Ispett. capo - Sez. Lav. Messina.	MASSERIZZI cav. ing. Aurelio — Ispett. Capo - Div. Mov. Palermo.

(1) Eletto il Capo Divisione Fabris cav. uff. ing. Abdelcader che ha rinunciato alla carica.
(2) id. id. id. Rizzo cav. ing. Aristide id. id. id.

Categoria 2ª

Cassieri di 1° grado — Ispettori principali — Cassieri di 2° grado Ispettori — Allievi ispettori

Rappresentante: **Candeloro** dott. Vincenzo.
Rappresentante supplente: **Perucatti** ing. Filippo

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	FERRERO ing. Ernesto — Ispett. princ. Off. Traz. Torino.	BEDOGNI Fausto — Ispettore - Ragioneria Comp. Torino.
Genova	REBUFFA Giuseppe — Ispettore princ. Div. Mov. Genova.	CLARETTO ing. Luigi — Ispett. princ. Sez. Lav. Genova C.
Milano	PETTENATI ing. Achille — Ispettore princ. - Div. Lav. Milano.	BEDOLINI dott. Giovanni — Ispettore princ. - Ragioneria Comp. Milano.
Venezia	PALOSCHI ing. Antonio — Ispett. princ. Div. Mov. Venezia.	VOGHERA ing. Ferruccio — Ispettore Div. Lav. Venezia.
Bologna	FALCONE dott. Gustavo — Ispett. princ. - Div. Mov. Bologna.	PALDI ing. Cesare — Ispettore Sez. Lav. Ferrara.
Firenze	BONGIOANINI ing. Amedeo — Ispett. Princ. - Riparto d'Ispez. traz. Spezia.	FIORE dott. Umberto — Ispettore Uff. Contr. Prod. Firenze.
Ancona	TROMBETTA ing. Amedeo — Ispettore princ. - Div. Traz. Ancona.	LEITENITZ avv. Augusto — Ispett. principale Sez. Leg. Roma (Ancona).
Roma	CANDELORO dottor Vincenzo — Ispett. princ. - Serv. Lav. Roma. **Rappresentante**	PRANDONI ing. Eugenio — Ispett. princ. Serv. Mov. Roma.
Bari	DI PRIMA ing. Mario — Ispettore - Ispettorato Veicoli Bari.	PORTA avv. Carlo — Ispett. Princ. Serv. Legale - Bari.
Napoli	MARIANI dott. Giovanni — Ispettore - Uff. Sanit. Comp. Napoli.	GOGLIA ing. Luigi — Ispett. princ. Riparto Traz. Salerno.
Reggio C.	LOTUFO Enrico — Ispettore - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	BOSCO Lucarelli ing. Pier Celestino — Ispettore Princ. - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).
Palermo	PERUCATTI ing. Filippo — Ispettore Riparto Traz. Catania. **Rappresentante supplente**	SBACCHI cav. ing. Pietro — Ispettore princ. - Div. Lav. Palermo.

Categoria 8ª

Capi ufficio — Sotto ispettori — Sotto cassieri — Controllori di 1° grado — Sotto capi ufficio — Segretari amministrativi — Segretari di ragioneria — Capi sezione amministrativi.

Rappresentante: **Gagliardi** Luigi.
Rappresentante supplente: **Piscopo** Alfonso.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BRUNELLI vittorio — S. C. Ufficio - Uff. Controllo Prodotti Torino.	RANZENICO Valeriano — Controll. di 1° gr. - Div. Mov. Torino.
Genova	PICOZZI Mauro — S. C. Ufficio - Div. Mov. Genova.	FANESCHI Biagio — Capo Ufficio - Div. Lav. Genova.
Milano	BERNIERI Achille — S. C. Ufficio - Div. Traz. Milano.	CALDARA Carlo — Capo Ufficio - Div. Mov. Milano.
Venezia	GENESIO Domenico — S. C. Ufficio - Div. Lav. Venezia.	GIUDICE SALVATORE — Segret. Amm. - Div. Mov. Venezia.
Bologna	MAGGESI Arturo — S. C. Ufficio - Div. Mov. Bologna.	TRENTI rag. Luigi — S. C. Ufficio - Div. Lav. Bologna.
Firenze	GAGLIARDI Luigi — Capo Ufficio - Serv. Traz. Firenze. **Rappresentante**	PANCANI Luigi — Capo Ufficio - Rag. Compart. Firenze.
Ancona	ARMELLINI Giuseppe — S. C. Ufficio - Div. Mov. Ancona.	GUIDUCCI Adolfo — Sotto Ispett. - 6° Riparto Ispez. Aquila.
Roma	MORPURGO Benedetto Eugenio — S. S. Ufficio - Serv. Lav. Roma.	BASTIANINI Augusto — Capo Ufficio - Serv. Ragioneria Roma.
Bari	BOCCALONE Michele — S. C. Ufficio - Div. Mov. Bari.	STAJANO Raffaele — S. C. Ufficio Div. Mov. Bari.
Napoli	PISCOPO Alfonso — Capo Ufficio - Div. Mov. Napoli. **Rappresentante supplente**	MOTTOLA Ignazio — S. C. Ufficio - Div. Mov. Napoli.
Reggio C.	NAVALE Gio Batta — Contr. di 1° grado Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	CHINIGO' Francesco — Sotto capo ufficio Div. Traz. Napoli (linee calabresi).
Palermo	DONATUTI geom. Angelo — Capo Ufficio - Div. Lav. Palermo.	SAMPIERI Nicolò — Capo Ufficio Rag. Compart. Palermo.

Categoria 4ª

Applicati tecnici principati — Applicati tecnici — Assistenti dei lavori
Assistenti tecnici

Rappresentante: **Morselli** Quirino.
Rappresentante supplente: **Lenti** geom. Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	LENTI geom. Giuseppe — Assist. dei lavori - Sez. Lav. Alessandria. **Rappresentante supplente**	ARMANO Gioachino — Assist. dei lavori - Sez. Lavori Torino.
Genova	MORSELLI Quirino — Applicato Tecnico - Div. Lav. Genova. **Rappresentante**	MARTINERO Domenico — Assist. dei lavori - Div. Lav. Genova.
Milano	MOMBELLI Giuseppe — Assist. dei Lavori — Sez. Lav. Ovest Milano.	BRUSA Francesco — Applicato Tecnico - Sez. Lav. Est. Milano.
Venezia	CASILLI Onofrio — Applic. tecnico principale - Div. Lav. Venezia.	BOSCOLO geom. Altinio — Assist. dei lavori - Sez. Lav. Udine.
Bologna	VALENZIANI Emilio — Assist. dei lavori - Uff. Costr. Bologna.	CHERUBINI Raffaele — Applic. tecnico princ. Div. Lav. Bologna.
Firenze	CITERNESI geom. Lorenzo — Assist. dei lavori - Sez. Lav. Firenze.	TACCHETTI Mariano — Applic. Tecnico Div. Veic. Firenze.
Ancona	LARDANI Eurino detto Enrico — Applic. Tecn. - Div. Lav. Ancona.	BELLI Carlo — Applic. Tecnico - Div. Lav. Ancona.
Roma	GATTI Aldemiro — Applicato Tecnico princ. - Sez. Lav. Nord Roma.	BELLAVEGLIA Alfonso Giovanni — Assistente dei lavori - Sez. Lav. Est. Roma.
Bari	RUSSO Giuseppe — Applic. Tecnico - Riparto Traz. Taranto.	GHEZZI geom. Pietro — Applic. Tecn. princ. - Sez. Lav. Bari.
Napoli	MANNA Giovanni — Applic. tecnico - Sez. Lav Salerno.	SUMMA Andrea — Applic. tecn. princ. Sez. Lav. Sud. Napoli.
Reggio C.	ROMANO Leoluca — Applic. tecnico P.le - Sez Lav. Paola.	LAVINI Lavinio — Assist. dei lavori - Sez. Lav. Paola.
Palermo	ALIBERTI Giuseppe — Assist. dei lavori 1° Sez. Lav. Palermo.	LORIA Cesare — Applic. tecn. princ. - Sez. Lav. Caltanissetta.

Categoria 5ª

Capi disegnatori — Disegnatori principali — Disegnatori
Aiutanti disegnatori

Rappresentante: **Bruschetti** Mario.
Rappresentante supplente: **Trama** Luigi.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	IVIGLIA geom. Guido — Disegnatore - Div. Lav. Torino.	KÖFFLER Celestino — Disegnatore princ. Div. Lav. Torino.
Genova	SCHEZZINI Giovanni — Disegnatore - Div. Lav. Genova.	ROBERT Roberto — Disegnatore - Sez. Lav. Genova C.
Milano	BRUSCHETTI Mario — Disegnatore - Sez. Lav. Est. Milano. **Rappresentante**	BONFADELLI Vittorio — Disegnatore - Div. Lav. Milano.
Venezia	PATUZZI Giov. Batta — Capo Disegnatore - Div. Lav. Venezia.	MURRI Mario — Disegnatore - Offic. Veicoli Verona.
Bologna	TELLARINI Giovanni — Disegnatore - Uff. Costr. Bologna.	CICOGNANI Linceo — Disegnatore - Div. Mov. Bologna.
Firenze	TOGNETTI Alberto — Disegnatore - Serv. Traz. Firenze.	ALBINI Pasquale — Disegnatore - Serv. Traz. Firenze.
Ancona	GIORDANI Armando — Disegnatore - Sez. Lav. Foligno.	AMURRI Giuseppe — Disegnatore princ. - Div. Lav. Ancona.
Roma	RAFFAELLI Raffaello — Disegnatore - Div. Lav. Roma.	GASPERINI Manfredo — Disegnatore princ. - Serv. Costr. Roma.
Bari	ROSSI Gaetano — Disegnatore - Sez. Lav. Bari.	PALAZZO Raffaele — Disegnatore princ. - Sez. Lav. Bari.
Napoli	TRAMA Luigi — Disegnatore - Sez. Lav. Nord. Napoli. **Rappresentante supplente**	SESSA Salvatore — Disegnatore princ. Div. Veicoli Napoli.
Reggio C.	TRAVAGLINI Achille — Disegnatore - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).	RIVERA Emilio — Disegnatore - Div. Lavori Napoli (linee calabresi).
Palermo	DENARO Vincenzo Corrado — Disegnatore - Div. Lav. Palermo.	MASSOLO Oreste Pilade — Disegnatore Div. Lav. Palermo.

Categoria 6ª

Applicati principali (*esclusi quelli dei Magazzini e delle Stazioni*) — *Controllori di 2° grado* — *Applicati e Contabili* (*esclusi quelli dei Magazzini, delle Stazioni e dei Treni*) — *Impiegati* (*esclusi quelli delle Stazioni*) — *Commessi d'officina*

Rappresentante: **Comoglio** geom. Pietro.
Rappresentante supplente: **Misiano** Francesco.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	COMOGLIO geom. Pietro — Applic. principale Div. Mov. Torino. **Rappresentante**	ROSSI Felice — Applicato - Sez. Lav. Alessandria.
Genova	MORRA Paolo — Applicato - Div. Mov. Genova.	SGORBINI Mentore — Applicato — Cassa Compart. Genova.
Milano	MAGNASCO Tomaso — Applic. princ. - Div. Mov. Milano.	NARDI Vincenzo — Applic. princ. - Div. Traz. Milano
Venezia	FERRONI rag. Giuseppe - Applicato - Uff. Controllo Prod. Verona.	SEGA Guido — Applicato - Div. Mov. Venezia.
Bologna	MUCCIARELLI dott. Ugo — Applicato - Div. Mov. Bologna.	BOVIO Giulio — Applicato - Div. Mov. Bologna.
Firenze	ALESSANDRINI Alessandro — Applic. princ. Uff. Contr. Prod. Firenze.	DALL'OPPIO Natale — Applicato Off. Veic. Firenze.
Ancona	MARCHETTI Aroldo — Applicato - Div. Mov. Ancona.	DE FRANCESCA Saverio — Applicato - 2° Riparto Telegr. Ancona.
Roma	DE SANCTIS Gaetano — Applicato - Serv. Ragioneria Roma.	LOMBARDO rag. Michele — Applic. principale - Serv. Approvv. Roma.
Bari	DE LUCA dott. Francesco — Applicato - Div. Lav. Bari.	(1) . . . .
Napoli	MISIANO Francesco — Applicato - Div. Mov. Napoli. **Rappresentante supplente**	RUSSO Gennaro — Applic. princ. - Div. Mov. Napoli.
Reggio C.	BARBATI Giuseppe — Applicato - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	(2) . . . .
Palermo	MERCADANTE Vito — Applicato - Uff. Ragioneria Compart. Palermo.	BONANNO Raffaele — Applicato - Div. Mov. Palermo.

(1) Eletto l'applicato principale Mascia Gaetano che ha rinunciato alla carica.
(2) id. id. id. Martino Pasquale id. id. id.

Categoria 7ª

Aiutanti applicati e Scritturali (esclusi quelli dei Magazzini, dei Riparti tecnici, delle Stazioni e dei Treni)

Rappresentante: **Fanti** Ferdinando.
Rappresentante supplente: **Nocentini** Giuseppe.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	NOCENTINI Giuseppe — Aiut. applic. - Div. Mov. Torino. **Rappresentante supplente**	GARRONE Cesare — Aiut. applic. -Dep. Loc. Asti.
Genova	PARDINI Alberto — Aiut. applic. - Div. Traz. Genova.	FERRO Emanuele — Aiut. applic. - Div. Traz. Genova.
Milano	DEMARTINI Felice — Aiut. applic. - Div. Mov. Milano.	BIGGERI Ernesto — Aiut. applic. - Div. Lav. Milano.
Venezia	BELLARDI Armando — Aiut. applic. - Uff. Contr. Prod. Verona.	VASCONI Luigi — Aiut. applic. - Uff. Contr. Prod. Verona.
Bologna	DE ROSSI dott. Camillo — Aiut. applic. - Div. Mov. Bologna.	CAVALIERI Luigi — Aiut. applic. - Div. Mov. Bologna.
Firenze	SCARPINI Carlo — Aiut. applic. Uff. Contr. Prod. Firenze.	BARTOLUCCI Luigi — Aiut. applic. - Uff. Contr. Prod. Ancona (1).
Ancona	FANTI Ferdinando — Aiut. applic. - Uff. Contr. Prod. Ancona. **Rappresentante**	PAOLONE Giuseppe — Aiut. applic. - Div. Lav Ancona.
Roma	CAVALIERI Fausto — Aiut. applic. - Serv. Approv. Roma.	LEPORE Stefano — Aiut. applic. - Istituto Sperimentale Roma.
Bari	BANCALE Emilio — Aiut. applic. - Div. Mov. Bari.	RAGNI Sebastiano — Aiut. applic. - Div. Mov. Bari.
Napoli	MASTELLONE Gustavo — Aiut. applic. Offic. Veic. Granili.	RUGGIERO Nicandro — Aiut. applic. - Ragioneria Compart. Napoli.
Reggio C.	DE GIOVANNI Giorgio — Aiut. applic. - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	MELACRINO Giuseppe — Aiut. applic. - Div. Traz. Napoli (linee calabresi).
Palermo	VIVONA Simone — Aiut. applic. - Div. Mov. Palermo.	COTRONEO Letterio — Aiut. applic. - Div. Veic. Palermo.

(1) All'Uff. Contr. Prod. di Ancona col 16-6-913.

Categoria 8ª

Scrivane

Rappresentante: **Bastianelli** dott. Luigia nata Mozzoni.
Rappresentante supplente: **Cinato** Denina Maria.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino Genova	CINATO Denina Maria — Scrivana - Uff. Contr. Prod. Torino. **Rappresentante supplente**	GIOVANNINI Maria Lina — Scrivana - Uff. Economato Torino.
Milano Venezia	PELAGAGGI Ersilia — Scrivana - Div. Mov. Milano.	FOÀ Ines — Scrivana - Div. Mov. Milano.
Bologna	REBOLI Maria — Scrivana - Delegaz. Materiale mobile - Bologna.	BERTI Angelina — Scrivana - Delegaz. Materiale mobile Bologna.
Firenze	BUCCIANTINI Mary — Scrivana — Uff. Contr. Prod. Firenze.	CANNONE Clelia — Scrivana - Uff. Ragioneria Compart. Firenze.
Ancona Roma Bari	BASTIANELLI dott. Luigia nata Mozzoni — Scrivana - Serv. Segretariato Roma. **Rappresentante**	ANDREOLI Delia — Scrivana - Serv. Ragioneria Roma.
Napoli Reggio C.	BISCIONI Aurelia — Scrivana - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	POMPEI Dina — Scrivana - Uff. Sanit. Compart. Napoli.
Palermo	LA PAGLIA Immacolata — Scrivana - Div. Veic. Palermo.	VIOLANTE Vittoria — Scrivana - Div. Mov. Palermo.

Categoria 9ª

Capi uscieri — Uscieri — Portieri — Inservienti — Manovali (uffici)

Rappresentante: **Tordella** Ferdinando.
Rappresentante supplente: **Colnaghi** Luigi.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	TORDELLA Ferdinando — Usciere - Div. Lav. Torino. **Rappresentante**	GIGANTI Giov. Batta — Usciere - Uff. Contr. Prod. Torino.
Genova	GATTI Pietro — Manovale - Div. Traz. Genova.	OTTONELLO Gerolamo — Portiere - Div. Lav. Genova.
Milano	COLNAGHI Luigi — Portiere - Div. Lav. Milano. **Rappresentante supplente**	SPELTA Giuseppe — Usciere - Ragioneria Compart. Milano.
Venezia	ROSIGNOLI Dorino — Portiere - Ufficio Contr. Prod. Verona.	ANTONELLO Giacomo — Portiere - Sez. Traz. Verona.
Bologna	ORI Silvio — Usciere - Div. Traz. Bologna.	MALAGUTI Alfonso — Portiere - Delegazione Materiale mobile Bologna.
Firenze	BONUCCI Alfredo — Usciere - Sez. Lav. Siena.	MONFARDINI Casimiro — Portiere - Ufficio Contr. Prod. Firenze.
Ancona	LUCCI Oreste — Usciere - Div. Lav. Ancona.	DE ANGELIS Pietro — Usciere - Div. Movimento Ancona.
Roma	RONCONI Egisto — Portiere - Serv. Ragioneria Roma.	GIULIANI Ferdinando — Portiere - Serv. Personale Roma.
Bari	SANZA Antonio — Usciere - Sez. Lav. Bari.	CAVALIERE Pellegrino — Usciere - Sez. Lav. Foggia.
Napoli	PILLARI Michele — Usciere - Div. Traz. Napoli.	FRANCHINI Giacomo — Portiere - Riparto Telegr. Napoli.
Reggio C.	MAISANO Giuseppe — Manovale - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).	SCALERA Nicola — Usciere - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).
Palermo	INTERDONATO Giuseppe — Usciere - Div. Mov. Palermo.	TRAINA Stefano — Capo Usciere - Div. Lav. Palermo.

Categoria 10ª

Capi magazzino di 1° grado — Capi magazzino di 2° grado — Applicati principali — Sotto capi magazzino — Capi gestione

Rappresentante: **Bianchini** degli **Innocenti** Virgilio.
Rappresentante supplente: **Cavallera** dott. Emilio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino Genova	CAVALLERA dott. Emilio — Capo gestione - Magazzino stampe Torino. **Rappresentante supplente**	BIANNUCCI Pietro — Capo magazz. di 2° grado - Magazz. approvv. Torino.
Milano	FERRANTE Achille — Capo magazz. di 2° gr. - Magazz. armamento Milano.	LAJOLO geom. Oreste — Capo magazz. di 2° grado - Magazz. approvv. Gallarate.
Venezia	CERANTO Luigi — Capo gestione - Magazzino Verona.	SOLIGO Pietro — Applic. princ. - Magazzino Vicenza.
Bologna Firenze	BIANCHINI DEGLI INNOCENTI Virgilio Capo magazzino di 1° grado - Magazzino Firenze. **Rappresentante**	GIANNINI Antonio — Capo magazzino di 2° grado - Magazzino approvv. Livorno.
Ancona Roma	MANDARA Raffaele — Capo gestione - Magazz. approvv. Ancona.	RIVERA rag. Alberto — Capo gestione - Magazz. approvv. Roma.
Bari Napoli Reggio. C.	PATRIZI rag. Alfredo — Capo Magazzino di 1° grado - Magazzino Granili.	(1) . . . .
Palermo	RONSISVALLE rag. Benedetto — Capo magazz. di 1° grado - Magazzino Palermo C.	MENALLO Paolo — Capo gestione - Magazzino Palermo C.

(1) Eletto il Capo magazzino di 2° grado Maione Ernesto che ha rinunciato alla carica.

Categoria 11ª

Applicati, Contabili e Aiutanti applicati (addetti ai Magazzini e depositi combustibili) — Sorveglianti dei Magazzini — Gerenti — Capi sorveglianti

Rappresentante: **Vitali** Vitichindo.
Rappresentante supplente: **Fabretti** Alberto.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MONDINO Federico — Applicato - Magazzino Stampe - Torino.	NICOLOTTI Giuseppe — Applicato - Magazzino Stampe Torino.
Genova	VENERONI Giovanni — Aiut. Applic. - Magazzino Rivarolo.	HELMSDORFF Giuseppe — Aiut. Applic. - Agenzia marittima Genova.
Milano	FRANCI Carlo Alberto — Aiut. applic. - Magazz. Approvv. Milano.	BONONCINI Achille — Applicato - Magazzino Approvv. Milano.
Venezia	BRAGGIO Guido — Applicato - Magazz. Verona.	RAFFALDI Vittorio — Applicato - Magazzino Verona.
Bologna	VITALI Vitichindo — Applicato - Magazzino Stampe Bologna. **Rappresentante**	SEIDENARI Guelfo — Aiut. Applic. Magazzino Approvv. Bologna.
Firenze	FABRETTI Alberto — Aiut. Applic. - Magazzino Firenze. **Rappresentante supplente**	CHELLI Angelo — Applicato - Magazzino Firenze.
Ancona	POGGI Luigi — Applicato - Magazzino Approvv. Ancona.	NARDINOCCHI Giuseppe — Aiut. applic. - Magazz. Approvv. Ancona.
Roma	FIORELLI Costanzo — Applicato - Dep. Comb. Roma Trastevere.	ARGENTO Domenico — Applicato - Magazzino Approvv. Roma.
Bari	CAPUTO Vincenzo — Applicato - Magazzino Foggia.	ROCHIRA Camillo — Applicato - Magazzino Taranto.
Napoli, Reggio C.	MASERA Remigio — Applicato - Deposito Comb. Cancello.	CALVERI Vincenzo — Aiut. applic. - Magazzino approvv. Granili.
Palermo	D'AMICO Nicolò — Applicato - Magazzino Palermo C.	PIAZZA rag. Ireneo — Applicato Magazzino Palermo C.

Categoria 12ª

Capi squadra dei magazzini — Manovali (magazzini e depositi combustibili)

Rappresentante: **Castellari** Pasquale.
Rappresentante supplente: **Ghelardoni** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MOZZATI Roberto — Manovale - Magazz. Approvv. Torino Smist.	CIRANO Giuseppe — Manovale - Magazzino Officine Nuove Torino.
Genova	GHELARDONI Giuseppe — Capo sq. dei mag. - Magazz. Rivarolo. **Rappresentante supplente**	CECCHI Sinibaldo — Manovale - Dep. Comb. Rivarolo.
Milano	BIANCHI Natale — Capo sq. dei mag. - Dep. comb. Voghera.	MALVICINO Carlo — Manovale - Magazz. approvv. Milano.
Venezia	ZUANETTI Giuseppe — Manovale - Magazzino Verona.	GALLO Dante — Capo sq. dei mag. - Magazzino Venezia.
Bologna	FANTAZZINI Raffaele — Capo sq. dei mag. - Mag. approvv. Bologna.	DALL'OLIO Giuseppe — Manovale - Magazz. approvv. Bologna.
Firenze	CASTELLARI Pasquale — Manovale Magazzino Lucca. **Rappresentante**	FABBRI Amilcare — Manovale - Magazzino Pisa.
Ancona	FINOCCHI Nicola — Capo sq. dei mag. - Magazzino Ancona.	LUCIANETTI Silvio — Manovale — Magazzino Ancona.
Roma	D'ELIA Giovanni — Manovale - Mag. approvv. Roma Termini.	SALVUCCI Enrico — Manovale - Magazz. Roma Trastevere.
Bari	CORVINO Luigi — Manovale - Magazzino Foggia.	FRACCHIOLLA Rocco — Manovale - Dep. Comb. Bari.
Napoli	NASPRETTO Ernesto — Manovale - Magazzino Pietrarsa.	MARRAPESE Vincenzo — Manovale - Magazzino Granili.
Reggio C.	LOMBARDI Achille — Manovale - Dep. comb. Reggio C.	GALLO Raffaele — Manovale - Dep. comb. Reggio C.
Palermo	BELFIORE Nunzio — Capo sq. dei mag. - Magazzino Palermo C.	NAPOLITANO Salvatore — Manovale - Magazzino Messina.

Categoria 13ª

Sorveglianti della linea

Rappresentante: **Rossi** Luigi.
Rappresentante supplente: **Buttò** Salvatore.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	LIBOÀ Matteo — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Asti.	CERRINA Bartolomeo — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Bra.
Genova	MORI Emilio — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Genova B.	SALANO Giacomo — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Genova B.
Milano	BUSSO Paolo — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Ovest Milano.	PETRUCCI Francesco — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Ovest Milano.
Venezia	BARBIERI Carlo — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Est Verona.	TOMMASINI Augusto — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Padova.
Bologna	BACCHINI Eugenio — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Ferrara.	CALDOGNETTO Giuseppe — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Ferrara.
Firenze	NATALI Serafino — Sorvegliante della linea - Sez. Lav. Sud Pisa.	BALDELLI Domenico — Sorv. della linea - Sez. Lav. Firenze.
Ancona	COCCIA Luigi — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Castellammare A.	FURNO Eugenio — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Ancona.
Roma	ROSSI Luigi — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Sulmona. **Rappresentante**	CARETTA Angelo — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Nord Roma.
Bari	PETRINI Giuseppe — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Lecce.	CAMORALE Giovanni — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Lecce.
Napoli	DE LUTIIS Pietro Antonio — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Sud Napoli.	CIPOLLINA Giovanni — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Campobasso.
Reggio C.	DE RUGGIERO Nicola — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Catanzaro.	VOLPE Giovanni — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Paola.
Palermo	BUTTO' Salvatore — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Messina. **Rappresentante supplente**	RIZZO Tommaso — Sorvegl. della linea - Sez. Lav. provvisoria Palermo.

Categoria 14ª

Capi squadra cantonieri

Rappresentante: **Mezzadri** Menotti.
Rappresentante supplente: **Vittorini** Giovanni Berardino.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BARRÈ Pietro — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Asti.	VALENTE Francesco — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Asti.
Genova	CRIVELLI Angelo Vincenzo — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Genova C.	ZAMBELLI Ignazio — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Genova C.
Milano	MORAGHI Giovanni — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Ovest Milano.	CASARINI Adolfo — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Est Milano.
Venezia	CAMOLESE Giuseppe — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Padova.	TABANELLI Luigi — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Est Verona.
Bologna	SIGNORINI Camillo — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Parma.	GIAMMITO Enrico — Capo sq. Cant. - Sez. Lav. Bologna.
Firenze	PORCIATTI Vittorio — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Siena.	DADDI Giuseppe — Capo sq. cant. - Sez. Lavori Sud Pisa.
Ancona	VITTORINI Giovanni Berardino — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Ancona. **Rappresentante supplente**	EMILIANI Giuseppe — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Ancona.
Roma	DONFRANCESCO Amato — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Sud Roma.	CEGLIE Andrea — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Sud Roma.
Bari	BASILE Antonio — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Bari.	PAPAIANNI Giuseppe — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Bari.
Napoli	PETRUCCI Pasquale — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Salerno.	PIGRO Carlo — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Salerno.
Reggio C.	VARDARO Antonio — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Paola.	PASCALI Giuseppe — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Taranto.
Palermo	MEZZADRI Menotti — Capo sq. cant. Sez. Lav. Catania. **Rappresentante**	MODICA Antonino — Capo sq. cant. - Sez. Lav. Palermo.

Categoria 15ª

Guardiani — Guardabarriere (uomini) — Guardabarriere (donne) stabili e provvisorie

Rappresentante: **Lungarini** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Coli** Amos.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	LOBARTINI Santo — Guardiano - Sez. Lav. Torino C.	ROSSI Nicolao — Guardiano - Sez. Lav. Alessandria.
Genova	PIROLA Giuseppe — Guardiano - Sez. Lav. Savona.	(1) . . . .
Milano	GALLONI Andrea — Guardiano - Sez. Lav. Est Milano.	BELLOTTI Cesare — Guardiano - Sez. Lav. Est Milano.
Venezia	ALBIERI Ettore — Guardiano - Sez. Lav. Est Verona.	CAPPELLETTO Pietro — Guardiano - Sez. Lav. Venezia.
Bologna	CODELUPPI Giovanni — Guardiano - Sez. Lav. Parma.	ADAMI Sante — Guardiano - Sez. Lavori Ferrara.
Firenze	COLI Amos — Guardiano - Sez. Lav. Siena. **Rappresentante supplente**	VERDI Ottavio — Guardiano - Sez. Lav. Firenze C.
Ancona	CERIONI Alfredo — Guardiano - Sez. Lav. Ancona.	RIGATTELLI Raffaello — Guardiano - Sez. Lav Foligno.
Roma	LUNGARINI Giovanni — Guardiano - Sez. Lav. Est. Roma. **Rappresentante**	SCROSTA Sebastiano — Guardiano - Sez. Lavori Nord Roma.
Bari	ATTORRE Michele Arcangelo — Guardiano - Sez. Lavori Bari.	SCAROLA Vincenzo — Guardiano - Sez. Lav. Bari.
Napoli	ANGELONE Francesco — Guardiano - Sez. Lav. Napoli C.	PARISI Errico — Guardiano - Sez. Lav. Salerno.
Reggio C.	SCHIRICO Biase — Guardiano - Sez. Lav. Paola.	TRAMONTANA Paolo — Guardiano - Sez. Lav. Paola.
Palermo	(2)	(2) . . . .

(1) Eletto il Guardiano Vezzoso Giacomo, morto il 17.8.913.
(2) Nessun eletto non essendovi agenti con tale qualifica.

Categoria 16ª

Guardiani cantonieri — Cantonieri — Manovali (mantenimento)

Rappresentante: **Costa** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Ansaloni** Ezio.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	BERGAMASCO Ferruccio — Cantoniere - Sez. Lav. Asti.	ROSTAGNO Guido Ercole — Cantoniere - Sez. Lav. Asti.
Genova	PORCELLANA Luigi — Cantoniere - Sez. Lav. Genova C.	TOSCANI Filippo — Capo Sq. Cant. (1) - Sez. Lav. Genova C.
Milano	COSTA Giovanni — Cantoniere - Sez. Lav. Ovest Milano. **Rappresentante**	SELMI Giovanni — Cantoniere - Sez. Lav. Ovest - Milano.
Venezia	AZZOLINI Domenico — Cantoniere - Sez. Lav. Est Verona.	TREVISAN Basilio — Cantoniere - Sez. Lav. Padova.
Bologna	ANSALONI Ezio — Cantoniere - Sez. Lav. Bologna. **Rappresentante supplente**	DEL RIO Riccardo — Cantoniere - Sez. Lav. Parma.
Firenze	BONAIUTI Enrico — Cantoniere - Sez. Lav. Firenze C.	BERTI Cesare — Cantoniere - Sez. Lav. Sud Pisa.
Ancona	NAZZECONE Carlo — Cantoniere - Sez. Lav. Ancona.	BACCHINI Carlo — Cantoniere - Sez. Lav. Ancona.
Roma	CASTAGNARI Domenico — Cantoniere - Sez. Lav. Nord Roma.	CIOCCI Italo — Cantoniere - Sez. Lav. Nord Roma.
Bari	CAPILLI Vincenzo — Cantoniere - Sez. Lav. Lecce.	ARGENTO Paolo — Cantoniere - Sez. Lav. Bari.
Napoli	ZINNA Vincenzo — Cantoniere - Sez. Lav. Salerno.	MARAGHINI Nello — Cantoniere - Sez. Lav. Napoli C.
Reggio C.	RICCARDI Lorenzo — Cantoniere - Sez. Lav. Paola.	CREA Giovanni — Cantoniere - Sez. Lav. Reggio C.
Palermo	CICARDO Giuseppe — Guardiano Cantoniere - Sez. Lav. Catania.	RANDAZZO Andrea — Cantoniere - Sez. Lav. Palermo.

(1) Promosso Capo squadra Cantonieri con deliberazione C. A. 28 8. 13.

Categoria 17ª

Capi deposito di 1° grado — Capi deposito di 2° grado — Capi deposito di 3° grado — Sotto capi deposito

Rappresentante: **Ferrero Regis** Francesco.
Rappresentante supplente: **Casalotti** Agostino.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MIGLIORINI Giuseppe — Capo dep. di 1° gr. - D. L. Torino.	PRINA Alessandro — Capo dep. di 2 gr. - Dep. Loc. Casale Monferrato.
Genova	SCURSATONE Agostino — Capo dep. di 1° gr. - D. L. Rivarolo.	RAGAZZI Giulio — Capo Dep. di 1° gr. - Div. Traz. Genova.
Milano	GRIBAUDO Arnegildo — Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Roma (1).	VERGONI Augusto — Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Milano C.
Venezia	DOLAZZA Pasquale - Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Verona.	ROSSETTI Ettore — Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Udine.
Bologna	CASALOTTI Agostino — Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Rimini. **Rappresentante supplente**	ALTARELLI Enrico - Capo dep. di 2° gr. - Dep. loc. Bologna.
Firenze	ARNULFO Clemente — Capo dep. di 1° gr. - Dep. Loc. Firenze S. M. N.	TAMBURINI Augusto — Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Pistoia.
Ancona	PANI Giuseppe — Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Ancona.	(2) . . . .
Roma	NATALINI Fernando — Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Sulmona.	GIALLUCA Francesco Paolo — C. dep di 3° gr. - Dep. Loc. Licata (3).
Bari	FUSCO Guglielmo — Capo dep. di 2° gr. - Dep. Loc. Bari.	ROSSI Ercole — Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Foggia.
Napoli	FERRERO REGIS Francesco — C. Dep. di 1° gr. - Dep. Loc. Napoli. **Rappresentante**	SELLA Lorenzo — Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Nocera Inf.
Reggio C.	ZARIATI Dante — Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Cosenza.	NEGRI Alessandro — Capo dep. di 3° gr - Dep. Loc. Sibari.
Palermo	CORONNELLO Luigi — Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Castelvetrano.	PANI Romolo — Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Catania.

(1) Al Dep. Loc. Roma col 1.10.913.
(2) Nessun eletto.
(3) Al Dep. Loc. Licata col 1.10.913.

Categoria 18ª

Macchinisti — Macchinisti di treni elettrici

Rappresentante: **Ercole** Enrico.
Rappresentante supplente: **Cossù** Stefano.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BUZZI Celestino — Macchinista - Dep. Loc. Alessandria.	PAGANI Francesco — Macchinista - Dep. Loc. Novara.
Genova	FONTANA Adolfo — Macchinista - Dep. Loc. Novi S. Bovo.	ZOLI Giuseppe — Macchinista T. E. - Dep. Loc. Elettr. Pontedecimo.
Milano	PASTORI Luigi — Macchinista - Dep. Loc. Cremona.	RUBINO Paolo — Macchinista T. E. - Dep. Traz. Elettr. Milano.
Venezia	CIARDI Luigi — Macchinista - Deposito Loc. Venezia M.	SCARPARI Giuseppe 2° — Macchinista - Dep. Loc. Verona.
Bologna	MALAVASI Giuseppe — Macchinista - Dep. Loc. Rimini.	BORGHI Duilio — Macchinista - Dep. Loc. Bologna.
Firenze	ERCOLE Enrico — Macchinista - Dep. Loc. Livorno. **Rappresentante**	CASTRUCCI Augusto — Macchinista - Dep. Loc. Pisa.
Ancona	GOTTARDI Americo — Macchinista - Dep. Loc. Ancona.	BRINCI Aurelio — Macchinista - Dep. Loc. Foligno.
Roma	BONAMANO Efisio — Macchinista - Dep. Loc. Roma S. Lorenzo.	PALMIA Silvio — Macchinista - Dep. Loc. Sulmona.
Bari	FALIERI Raffaele — Macchinista - Dep. Loc. Bari.	GIUNGATA Antonio — Macchinista - Dep. Loc. Taranto.
Napoli	CURZIO Eugenio — Macchinista - Dep. Loc. Avellino.	PICCARDI Gennaro — Macchinista - Dep. Loc. Benevento.
Reggio C.	CHIMERA Giovanni — Macchinista - Dep. loc. Reggio C.	MINUTO Pasquale — Macchinista - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	COSSU' Stefano — Macchinista - Dep. Loc. Palermo. **Rappresentante supplente**	MILITANO Filippo — Macchinista - Dep. Loc. Catania.

Categoria 19ª

Fuochisti — Fuochisti conduttori di motori a vapore
Fuochisti di caldaie a vapore

Rappresentante: **Sbrana** Angiolo.
Rappresentante supplente: **Boddi** Ferruccio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	ROSSI Carlo — Fuochista - Dep. Loc. Torino P. N.	MALAVASI Amedeo — Fuochista - Dep. Loc. Novara.
Genova	LEVATI Cesare — Fuochista - Dep. Loc. Rivarolo.	URBANO ESPERTI Ettore — Fuochista - Dep. Loc. Novi S. Bovo.
Milano	BIAGGI Alessandro — Fuochista - Dep. Loc. Milano C.	SCHEDA Ricciotti — Fuochista - Dep. Loc. Lecco.
Venezia	FRANCHINI Alberto — Fuochista - Dep. Loc. Mestre.	BIGHELLI Aristide — Fuochista - Dep. Loc. Verona.
Bologna	TAMBURINI Ernesto — Fuochista - Dep. Loc. Bologna	ANFOSSI Nicolò — Fuochista - Dep. Loc. Rimini.
Firenze	SBRANA Angiolo — Fuochista - Dep. Loc. Pisa. **Rappresentante**	DI PRETE Manlio — Fuochista - Dep. Loc. Livorno.
Ancona	VALLE Gustavo — Fuochista - Dep. Loc. Antrodoco.	ROIA Roano — Fuochista - Dep. Loc. Fabriano.
Roma	BODDI Ferruccio — Fuochista - Dep. Loc. Roma S. Lorenzo. **Rappresentante-supplente**	D'OTTAVIO Andrea — Fuochista C. a V. - Riparto tecnico Roma.
Bari	LO RUSSO Antonio — Fuochista - Dep. Loc. Taranto.	FORCELLA Gennaro — Fuochista - Dep. Loc. Foggia.
Napoli	MANGO Domenico — Fuochista - Dep. Loc Torre Annunziata.	LANCELLOTTI Raffaele — Fuochista - Dep. Loc. Napoli.
Reggio C.	RIPEPI Antonino — Fuochista - Dep. loc. Reggio C.	BERNINI Torquato — Macchinista (1) - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	FAVIANA Antonino — Fuochista - Dep. Loc. Palermo.	TESTAVERDE Paolo — Fuochista - Dep Loc. Catania.

(1) Promosso macchinista con deliberazione C. A. 28-8-913.

Categoria 20ª

Verificatori — Untori

Rappresentante: **Burei** Federico.

Rappresentante supplente: **Mornese** Clemente.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MORNESE Clemente — Verificatore - Sq. R. Alessandria. **Rappresentante-supplente.**	DEVECCHI Luigi — Verificatore - Sq. R. Novara.
Genova	BEN Luigi — Verificatore - Sq. R. Genova B.	DOGLIOLI Giovanni — Untore Sq. R. Novi.
Milano	FERRARIS Giuseppe — Verificatore - Sq. R. Milano C.	CALEGARI Giovanni — Verificatore - Sq. R. Milano S.
Venezia	DUGO Matteo — Verificatore - Sq. R. Treviso.	SPORENI Dante — Verificatore - Sq. R. Udine.
Bologna	ZAMBELLI Medardo — Verificatore - Riparto Veicoli Bologna.	PARRINI Giuseppe — Untore - Staz. Parma (Veicoli).
Firenze	VANNI Federico — Verificatore - Staz. Empoli (Veicoli).	VITALI Cesare — Verificatore - Staz. Pontremoli (Veicoli).
Ancona	GIANFRANCESCHI Domenico — Verificatore - Sq. R. Ancona.	ARMELLINO Luigi — Verificatore - Sq. R. Ancona.
Roma	FELICIONI Nazzareno — Verificatore - Sq. R. Civitavecchia.	MORANDI Efisio — Verificatore - Sq. R. Roma Termini.
Bari	GUERRIERI Francesco — Verificatore - Staz. Francavilla Fontana (Veicoli).	STIGLIANI Vincenzo — Verificatore - Sq. R. Foggia.
Napoli	LIGUORI Pasquale — Verificatore - Sq. R. Napoli.	FRANCAVILLA Giuseppe — Verificatore - Staz. Nocera Inf. (Veicoli).
Reggio C.	MARINO Ulisse — Verificatore — Sq. R. Reggio C.	ROMEO Carmelo — Verificatore - Sq. R. Reggio C.
Palermo	BUREI Federico — Verificatore - Sq. R. Messina. **Rappresentante**	LOMBINO Angelo — Verificatore - Sq. R. Palermo.

Categoria 21ª

Elettricisti — Operai di 1ª classe, operai di 2ª classe ed operai di 3ª classe
(delle officine del materiale mobile)

Rappresentante: **Sposato** Federico.
Rappresentante supplente: **Ferrazzano** Vincenzo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	VALERIO Mario — Operaio di 2ª classe - Offic. Veic. Torino.	VELA Amedeo — Operaio di 1ª classe - Offic. Traz. Torino.
Genova	GUELFO Luigi — Operaio di 2ª classe - Offic. Veic. Rivarolo.	CIVARDI Giuseppe — Operaio di 2ª classe - Offic. Veicoli Rivarolo.
Milano	PERELLI Ambrogio — Operaio di 1ª classe - Offic. Loc. Milano.	GIULIANO Gaetano — Opèraio di 1ª classe - Offic. Locom. Milano.
Venezia	CORRADINI Giuseppe — Operaio di 1ª classe - Offic. loc. Verona.	VASSANELLI Carlo — Operaio di 1ª classe - Offic. Veic. Verona.
Bologna	MAGRINI Ado — Operaio di 1ª classe - Offic. Locom. Rimini.	FANTI Giuseppe — Operaio di 1ª classe - Offic. Veicoli Bologna.
Firenze	FLUNCI Emilio — Operaio di 1ª classe - Offic. Veicoli Firenze.	MOROZZI Giulio — Operaio di 2ª classe - Offic Veic. Firenze.
Ancona, Roma	CALMINI Giuseppe — Operaio di 2ª classe - Offic. Veicoli Roma Trastevere.	BARTOLINI Gaetano — Operaio di 2ª classe - Offic. Veicoli Roma Trastevere.
Bari	FERRAZZANO Vincenzo — Operaio di 2ª classe - Offic. Veic. Foggia. **Rappresentante supplente**	POLIMENE Giovanni — Operaio di 1ª classe — Offic. Loc. Taranto.
Napoli, Reggio C.	SPOSATO Federico — Operaio di 2ª classe - Offic. Veicoli Granili. **Rappresentante**	MARTINELLI Michele — Operaio di 2ª classe - Offic. Veicoli Napoli.
Palermo	ARGENTO Salvatore — Operaio di 2ª classe - Offic. Veic. Palermo Lolli.	FIORE Gaetano — Operaio di 1ª classe - Offic. Traz. Messina.

Categoria 22ª

Operai di 1ª classe, operai di 2ª classe ed operai di 3ª classe (dei depositi locomotive, delle squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione elettrica)

Rappresentante: **Mazzetta** Angelo.
Rappresentante supplente: **Rastello** Giovanni.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	RASTELLO Giovanni — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Alessandria.	DE NICOLO' Pietro — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Casale M.
	Rappresentante supplente	
Genova	PICCININI Enrico — Operaio di 1ª classe - Sq. R. Sampierdarena.	LIBOA Giulio — Operaio di 2ª classe - Dep. Loc. Rivarolo.
Milano	AMIGHETTI Luigi — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Bergamo.	PICCIOLI Augusto — Operaio di 2ª classe - Offic. elettr. Gallarate.
Venezia	CAOBELLI Umberto — Operaio di 1ª classe - Sq. R. Verona.	MINUTI Oreste — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Verona.
Bologna	MIRRI Mario — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Bologna.	CANTORI Romeo — Operaio di 2ª classe - Dep. Loc. Rimini.
Firenze	MATTIOLI Lionello — Operaio di 2ª classe - Dep. Loc. Firenze.	MARCHI Ferruccio — Operaio di 2ª classe - Dep. Loc. Spezia.
Ancona	MAZZETTA Angelo — Operaio di 2ª classe - Sq. R. Falconara M.	PUCCI Michele — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Ancona.
	Rappresentante	
Roma	BRESSA Gio Batta — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Roma S. L.	MAGGIORANI Michelangelo — Operaio di 2ª classe - Sq. R. Roma P. Maggiore.
Bari	GUERRIERI Giovanni — Operaio di 2ª classe - Dep. Loc. Bari.	TOMASICCHIO Giovanni — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Bari.
Napoli	GALLO Gennaro — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Salerno.	CAPUANO Pasquale — Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Napoli.
Reggio C.	BLASIMME Giulio — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Reggio C.	CORAZZI Gisberto — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	DENARO Antonino — Operaio di 1ª classe - Sq. R. Acquicella.	PAOLILLO Giuseppe — Operaio di 1ª classe - Dep Loc. Caltanissetta.

Categoria 23ª

Guardàdeposito — Capi squadra accenditori e manovali — Fuochisti accudienti locomotive — Capi squadra manovali — Accenditori — Manovali e Pulitori (dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo)

Rappresentante: **Bolognini** Enrico.
Rappresentante supplente: **Gallo** Giovanni.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	SCAGLIONE Giuseppe — Manovale - Sq R. Alessandria.	CERVETTI Vittorio — Capo Sq. Manovali - Dep. Loc. Alessandria.
Genova	MOTI Virgilio — Manovale - Dep. Loc. Rivarolo.	COMO Francesco — Manovale - Dep. Loc. Ventimiglia.
Milano	CRESTI Carlo — Manovale - Sq. R. Milano C.	CASTAGNA Umberto — Accenditore - Deposito Loc. Cremona.
Venezia	MANFERRARI Egisto — Accenditore - Dep. Loc. Udine.	BIONDANI Angelo — Manovale - Dep. Loc. Verona.
Bologna	BOLOGNINI Enrico — Manovale - Riparto Veic. Bologna. **Rappresentante**	MONETTI Lombardo — Manovale - Riparto Veic. Bologna.
Firenze	SIMONCINI Eugenio - Manovale - Dep. Loc. Firenze.	VETTORI Bonafede — Accenditore - Dep. Loc. Pisa.
Ancona	BALDASSARI Ettore — Accenditore - Deposito Loc. Ancona.	BALUGANTI Emireno — Manovale - Dep. Loc. Ancona.
Roma	FERRONE Nicola — Accenditore - Dep. Loc. Roma S Lorenzo.	CERA Antonio — Manovale - Sq. R. Roma Termini.
Bari	DE PALMA Michele — Manovale - Dep. Loc. Taranto.	CRISTOFARO Domenico — Manovale - Dep. Loc. Foggia.
Napoli	GALLO Giovanni — Manovale - Sq. R. Napoli. **Rappresentante upplente**	CAGGIANO Michele — Manovale - Dep. Loc. Avellino.
Reggio C.	GERMOLEO Consolato — Accenditore - Dep. loc. Reggio C.	PLACANICA Nicola — Manovale - Dep. Loc. Reggio C.
Palermo	PIPITO' Antonino — Accenditore — Dep. loc. Messina.	ZAVAGLIA Francesco — Accenditore - Dep. Loc. Messina.

Categoria 24ª

Capi squadra guardiani d'officina — Guardaportoni — Guardiani d'officina

Rappresentante: **Stella** Pietro.
Rappresentante supplente: **Ravotti** Pietro.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	RAVOTTI Pietro — Guardaportone - Officine Traz. Torino. **Rappresentante supplente**	GUSBERTI Giuseppe — Guardiano d'officina - Offic. Traz. Torino.
Genova		
Milano Venezia	BONATO Alessandro — Guardiano d'officina - Offic. Loc. Verona.	EMMA Giovanni — Guardiano d'officina - Offic. Loc. Verona.
Bologna	LAMIONI Luciano — Guardaportone - Offic. Loc. Rimini.	CONTOLI Luigi — Guardiano d'officina - Offic. Veic. Bologna.
Firenze	STELLA Pietro — Capo Sq. Guardiani d'officina - Offic. Veic. Firenze. **Rappresentante**	ROSATI Domenico — Guardiano d'officina - Offic. Veic. Firenze.
Ancona Roma	BACARO Mariano — Guardiano d'officina - Offic. Veic. Roma Trastevere.	RAPPELLI Vittorio — Guardiano d'officina - Offic. Veic. Roma Trastevere.
Bari Napoli Reggio C.	SCARPA Raffaele — Guardiano d'officina - Offic. Veic. Granili.	BRUNATI Michele — Guardaportone - Offic. Veic. Granili.
Palermo	MORINA Carmelo — Capo Sq. Guardiani d'officina - Offic. Veic. Messina.	CERVESI Giuseppe — Guardaportone Offic. Traz. Palermo C.

Categoria 25ª

Capi squadra manovali d'officina — Manovratori d'officina — Manovali d'officina e Manovali (addetti alle officine del materiale mobile)

Rappresentante : **Silvestro** Mosè.
Rappresentante supplente : **Ferraris** Pietro.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	FERRARIS Pietro — Manovale d'officina - Offic. Loc. Torino. **Rappresentante supplente**	CAGNO Umberto — Manov. d'offic. - Offic. Veic. Torino.
Genova	BIELLI Pietro — Manovale d'officina Offic. Veic. Rivarolo.	GIANOTTO Angelo — Manov. d'offic. Offic. Veic. Rivarolo.
Milano	BERTAZZOLI-COVA Omobono — Manov. d'officina - Offic. Loc. Milano.	(1) . . . .
Venezia	VENTURI Giuseppe — Manov. d'officina - Offic. Veicoli Verona.	SORANZO Arturo — Manov. d'offic. - Officina Veic. Vicenza.
Bologna	VILLANI Raffaele — Manov. d'officina Offic. Veic. Bologna.	ZAVATTA Luigi — Manov. d'offic. - Offi. Loc. Rimini.
Firenze	PARIGI Armido — Manov. d'officina Offic. Loc. Firenze	PARRINI Nazzareno — Manov. d'offic. Offic. Loc. Siena.
Ancona, Roma	LUPERI Gaetano — Manovale - Sq. R. Roma Termini.	DURANTI Arturo — Manovale - Sq. R. Roma Termini.
Bari	RENDINIELLO Fortunato — Manovale d'officina - Offic. Veic Foggia.	LORIZZO Gaetano — Manov. d'offic. Offic. Veic. Taranto.
Napoli, Reggio C.	SILVESTRO Mosè — Manovale d'officina - Offic. Loc. Pietrarsa. **Rappresentante**	CIAMPI Michele — Manov. d'offic. - Offic. Veicoli Granili.
Palermo	PELLICANI Giuseppe — Manov. d'offi. Offic. Traz. Palermo C.	GLAVIANO Nicolò — Manov. d'offic. Offic. Loc. Palermo Lolli.

(1) Eletto il manovale d'offic. Faussone Luigi che ha rinunciato alla carica.

Categoria 26ª

Capi stazione principali — Capi stazione di 1° grado

Rappresentante: **Bozzoli** cav. Ciro.
Rappresentante supplente: **Salvago** Nunzio.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	BOZZOLI cav. Ciro — Capo staz. princ. Staz. Torino P. N: **Rappresentante**	MERZAGORA Giuseppe — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Torino P. N.
Genova	LANTINI Giuseppe — Capo staz. princ. Staz. Genova P. P.	GAI Orlando — Capo staz. di 1° grado . Staz. Genova P. P.
Milano	PETTINELLI cav. Vittorio — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Tortona.	RONCORONI Luigi — Capo staz. di 1° grado - Staz. Como S. G.
Venezia	MARIN Salvatore — Capo stazione 1° gr. - Staz. Vicenza.	CHIERIGHINI cav. Augusto — Capo staz. princ. - Staz. Verona P. V.
Bologna	(1)	(2) . . . .
Firenze	LELLI Francesco — Capo staz. di 1° gr. Staz. Arezzo.	FERRANTE Francesco — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Livorno M.
Ancona / **Roma**	PETTINELLI cav. uff. Luigi — Capo staz. princ. - Staz. Roma Termini.	QUICI cav. Arturo — Capo staz. di 1° gr. Staz. Portonaccio.
Bari / **Napoli** / **Reggio C.**	ARMOCIDA Vincenzo — Capo staz. di 1° grado - Staz. Catanzaro M.	TRANFO Saverio — Capo staz. princ. - Staz. Salerno.
Palermo	SALVAGO Nunzio — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Catania. **Rappresentante supplente**	MILAZZO Francesco — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Catania Acquicella.

(1) Eletto il Capo staz. di 1° grado Caniglia cav. Ludovico che ha rinunciato alla carica.
(2) Eletto il Capo staz. Castelvetri Arturo che ha rinunciato alla carica.

Categoria 27ª

Capi stazione di 2° grado — Capi stazione di 3° grado

Rappresentante: **Colaneri** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Margheri** Ettore.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	SCOTTI Carlo — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Torino P. N.	MAGNICO Ermenegildo — Capo staz. di 2° gr. - Staz. Alessandria.
Genova	GHERARDI Ugo — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Sampierdarena.	VANNI Pilade — Capo staz. di 2° gr. - Staz. Loano.
Milano	PIZZORNO Ambrogio — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Milano P. S.	GUARNERI Carlo — Capo staz. di 3° gr. Stazione Milano C.
Venezia	TREVI Attilio — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Annone Veneto.	LUCHETTI Giovanni — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Cittadella.
Bologna	CHIANTORE Umberto — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Riola.	TREDICI Etrusco — Capo staz. di 2° gr. - Staz. Pracchia.
Firenze	MARGHERI Ettore — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Livorno. **Rappresentante supplente**	BRISCHI Umberto — Capo staz. di 3° grado - Staz. Empoli.
Ancona	GHERI Gabbriello — Capo staz. di 2° gr. - Staz. Ancona.	CARUCCI Romeo — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Montemarciano.
Roma	TESTA geom. Michele — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Pofi Castro.	ALESSIO Guido — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Roma Trast.
Bari	MONASTERIO Luigi — Capo staz. di 3° grado - Staz. Lecce.	DI LAURO Giovanni — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Brindisi di Montagna.
Napoli	COLANERI Giovanni — Capo staz. di 2° grado - Staz. Mercato S. Severino. **Rappresentante**	VESCE Crescenzo — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Vitulano.
Reggio C.	PALADINO Giuseppe — Capo stazione di 3° gr. - Staz. Scalea.	GUADAGNO Maffeo — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Acquappesa.
Palermo	BONACCORSI Placido — Capo staz. di 2° gr. - Staz. Catania.	FIORENTINO Armando — Capo staz. di 3° gr. - Staz. Aragona Caldare.

Categoria 28ª

Applicati al movimento — Capi fermata di 1° grado — Capi stazione di 4° grado
Capi fermata di 2° grado

Rappresentante: **Pecoraro** Arturo.
Rappresentante supplente: **Azzario** Isidoro.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	GIACOMELLI geom. Fulvio — Applicato - Staz. Acqui.	ROSSI Romolo — Applicato - Staz. Bra.
Genova	AZZARIO Isidoro — Applicato - Stazione Sampierdarena.	FILIPPINI Giovanni — Applicato - Staz. Pontedecimo.
	Rappresentante supplente	
Milano	MANTELLI Amilcare — Applicato - Staz. Usmate.	BONINO Rodolfo — Applicato - Staz. Domodossola.
Venezia	SUPPINI Mario — Applicato - Staz. Casarsa.	CORTESIA Francesco — Applicato - Stazione Cornuda.
Bologna	VEROLI Giuseppe — Applicato - Stazione Modena.	BISETTI Benedetto — Applicato - Staz. Borgo Panigale.
Firenze	GALLERANI rag. Giuseppe — Applicato - Staz. Lucca.	BERTI Arnaldo — Applicato - Staz. Bagni di Montecatini
Ancona	PECORARO Arturo — Applicato - Staz. Pesaro.	NEZI Alberto — Applicato - Staz. Vasto.
	Rappresentante	
Roma	MARCUCCI rag. Carlo — Applicato - Staz. Avezzano.	VEZZINO Antonio — Applicato - Staz. Pontegalera.
Bari	PALUMBO Gaetano — Applicato - Staz. Foggia.	CELIBERTI Domenico — Applicato - Stazione Gioia del Colle.
Napoli	MAROTTA Giuseppe — Applicato - Staz. Codola.	DANISE Arturo — Applicato - Div. Mov. Roma (1).
Reggio C.	TETRO Francesco — Applicato - Staz. S. Eufemia B.	LATELLA Filippo — Applicato - Staz. Bagnara.
Palermo	PARISI Rosario — Applicato - Stazione Barcellona.	PORTANNI Vincenzo — Applicato - Staz. Vittoria.

(1) Alla Div. Mov. Roma col 7-7-1913.

Categoria 29ª

Capi gestione principali — Capi gestione di 1° grado — Capi telegrafisti di 1° grado Capi telegrafisti di 2° grado — Capi gestione di 2° grado

Rappresentante: **Fontana** Ulderico.
Rappresentante supplente: **Cestari** Riccardo.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	FERRARI Giulio — Capo gestione di 1° grado - Staz. Torino P. N.	DI PALMA Antonio — Capo Telegr. di 1° gr. - Staz. Alessandria.
Genova	GIARDA Ercole — C. gestione di 1° gr. - Staz. S. Limbania.	Sbolci Mario — C. gestione di 1° gr. - Staz. Genova P. P.
Milano	FONTANA Ulderico — C. gestione princ. - Staz. Milano P. G. **Rappresentante**	NATINI Raffaele — C. gestione di 1° gr. - Staz. Busto Arsizio.
Venezia	PONZIANI Carlo — C. gestione di 1° gr. - Staz. Treviso.	ZABERONI Roberto — C. gestione princ - Staz. Venezia C.
Bologna	TONISSI Federigo — C. gestione princ. - Staz. Bologna.	GOBBI Italo — C. gestione di 1° gr. - Staz. Piacenza.
Firenze	SEVERIN Romolo — C. Telegr. di 1° gr. - Staz. Firenze S. M. N.	PICCINELLI Camillo — C. gestione di 1° gr. - Staz. Siena.
Ancona	CESTARI Riccardo — C. gestione di 1° grado - Staz. Ancona. **Rappresentante supplente**	DI MAIO Vincenzo — C. gestione princ. - Staz. Ancona.
Roma	CRISI Pasquale — C. gestione di 1° gr. - Stazione Roma Termini.	RAPINO Fernando — C. gestione di 1° gr. - Staz. Roma S. L.
Bari	GIAMPIETRO Enrico — C. gestione principale - Staz. Bari.	NISTA Arturo — Capo gestione di 1° gr. - Staz. Bari.
Napoli / Reggio C.	FILAURO Vitaliano — C. gestione di 1° grado - Staz. Napoli C.	TORTORI Achille — C. gestione di 1° gr. - Staz. Napoli Scalo.
Palermo	MUSCOLINO dott. Antonino — C. gestione di 1° gr. - Staz. Catania Acquicella.	MERCADANTE Cesare — C. gestione 1° grado - Staz. Messina.

Categoria 30ª

Applicati principali (stazioni) — Applicati (gestione e treni)
Impiegati (stazioni)

Rappresentante: **Bianco** Giuseppe.
Rappresentante supplente: **Corso** rag. Vincenzo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BIANCO Giuseppe — Applicato - Staz. Torino P. N. **Rappresentante**	DE BELLIS Giovanni — Applicato Stazione Novara.
Genova	BARRANI Giulio — Applicato - Staz. Genova P. P.	SANSONE Salvatore — Applicato - Stazione Genova P. P.
Milano	CORSO rag. Vincenzo — Applicato - Stazione Tortona. **Rappresentante supplente**	CULLI Enea — Applicato - Staz. Milano P. S.
Venezia	GAMBIN Eugenio — Capo gestione di 2° grado (1) Staz. Vicenza.	FABBRO rag. Manlio — Applicato - Stazione Padova.
Bologna	ZECCHI Luigi — Applicato - Staz. Bologna.	SBARDELLI Guido — Applicato - Stazione Bologna.
Firenze	GABBRIELLI Arturo — Applicato - Staz. Firenze C.	FENUCCI Ezio — Applicato - Staz. Firenze C.
Ancona	BALDI Ezio — Applicato - Staz. Ancona.	BRONZINI Ermolao — Applicato - Stazione S. Benedetto del Tronto.
Roma	COLELLA Emilio — Applicato - Staz. Roma S. L.	LOSCHI Maria Lodovico — Applicato princ. Staz. Roma Term.
Bari	LUISO Vito — Applicato - Staz. Bari.	GRECHI Ferdinando — Applicato - Stazione Foggia.
Napoli	DE CROCE Errico — Applicato - Stazione Napoli C.	SBANDI Ernesto — Applicato - Staz. Napoli C.
Reggio C.	CIMINO Giuseppe — Applicato - Stazione Reggio C. C.	CRISTIANO Domenico — Applicato - Stazione Reggio C. C.
Palermo	CLEMENZA Mariano — Applicato - Stazione Catania.	SQUADRITO Antonino — Applicato - Staz. Messina.

(1) Promosso Capo Gestione di 2° grado con deliberazione C. A. 28. 8. 913.

Categoria 31ª

Aiutanti applicati e Scritturali (stazioni, riparti tecnici e treni)

Rappresentante: **Bucci** Arturo Oreste.
Rappresentante supplente: **Colombo** Emilio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BUTTERI Romualdo — Aiut. Applicato - Staz. Torino P. N.	TOSI Domenico — Aiut. applic. - Staz. Alessandria.
Genova	BONFIGLIO Gaetano — Aiut. applic. - Staz. Genova B.	NEGRI Regolo — Aiut. applic. - Staz. Varazze.
Milano	COLOMBO Emilio — Aiut. applic. - Staz. Milano P. G. **Rappresentante supplente**	CRISPO Cesare — Aiut. applic. - Staz. Lecco.
Venezia	MARCONCINI Giacinto — Aiut. applicato - Staz. Verona P. V.	BIASUTTI Muzio Scevola — Aiut. applic. - Staz. Udine.
Bologna	PEZZI Giuseppe — Aiut. Applic. - Staz. Ravenna.	SELVATICI Gildo — Aiut. applic. - Staz. Ravenna.
Firenze	STIATTI Tommaso Mario — Aiut. Applic. - Staz. Livorno M.	SENSI Guglielmo — Aiut. applic. - Staz. Firenze C. M.
Ancona	DE PINTO Raffaele — Aiut. applic. - Staz. Fabriano.	IONNA Guglielmo — Aiut. applic. - Staz. Ancona.
Roma	CAPANNARI Marcello — Aiut. applic. - Staz. Roma Termini.	DURANTI Carlo — Aiut. applic. - Staz. Roma Trast.
Bari	BUCCI Arturo Oreste — Aiut. applic. - Staz. Foggia. **Rappresentante**	POSILLIPO Filippo — Aiut. applic. - Staz. Fasano.
Napoli	FORTUNA Ettore — Aiut. applic. - Stazione Torre Annunziata Città.	GRILLINI Alberto — Aiut. applic. - Staz. Napoli Scalo.
Reggio C.	D'AGUI' Francesco — Aiut. applic. - Stazione Reggio C. C.	IANNACCARO Gabriele — Aiut. applic. - Staz. Reggio C. C.
Palermo	TUNETTI Adolfo — Aiut. applic. - Staz. Palermo C.	BORGHESE Nunzio Giuseppe — Aiut applic. - Staz. Catania.

Categoria 32ª

Capi deviatori — Capi manovra — Capi squadra deviatori
Capi squadra manovratori

Rappresentante: **Gori** Alfredo.
Rappresentante supplente: **Ippodrino** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	TOSELLI Giovanni Batt. (1) — Capo Sq. Manov. - Staz. Asti.	. . . .
Genova	GANDINI Giovanni — Capo Sq. Manovr. - Staz. S. Limbania.	FERRARI Edmondo — C. Sq. Manovr. - Staz. S. Limbania.
Milano	SPOLDI Giovanni — Capo manovra - Staz. Milano P. S.	PANIZZA Giulio — C. Sq. deviatori - Stazione Milano P. G.
Venezia	RAMBALDI Arturo — Capo manovra - Staz. Padova.	CASONI Giuseppe — Capo Sq. manovratori - Staz. Padova.
Bologna	GUIDI Armando — Capo Sq. manovratori - Staz. Bologna.	MOZZONI Attilio — Capo Sq. manovratori - Staz. Parma.
Firenze	GORI Alfredo — Capo Sq. manovratori - Staz. S. Stefano M. **Rappresentante**	BAGGI Amedeo — Capo Sq. manovratori Staz. Firenze C. M.
Ancona	ORAZI Adriano — Capo Sq. manovr. - Staz. Ancona.	CHITTARINI Vitaliano — Capo manovra - Staz. Ancona.
Roma	SALE Augusto — Capo manovra - Staz. Roma Termini.	Bolgia Angelo — Capo Sq. manovratori - Staz. Cecchina.
Bari	CANNAS Innocenzio — Capo Sq. manovr. - Staz. Foggia.	LOCO Savino — Capo Sq. deviatori - Stazione Foggia.
Napoli	IPPODRINO Giuseppe — Capo manovra - Staz. Napoli C. **Rappresentante supplente**	DE TOMMASI Luciano — Capo Sq. deviatori - Staz. Napoli C.
Reggio C.	LATTUCA Giuseppe — Capo sq. manovr. - Staz. Reggio C. C.	DE FELICE Umberto — Capo sq. manovratori - Staz. Villa S. Giovanni.
Palermo	ENEA Giuseppe — Capo manovra - Stazione Palermo C.	PAGANO Vincenzo — Capo manovra - Staz. Catania.

(1) Eletto Delegato supplente. Diventato effettivo in seguito a rinuncia del Capo squadra Manovratori Marzucco Fedele.

Categoria 33ª

Guardamagazzino — Assistenti — — Assistenti alle merci — Guardamerci
Capi squadra alle merci — Guardie di stazione

Rappresentante: **Pagliuca** Nicola.
Rappresentante supplente: **Tartaglino** Giacomo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	TARTAGLINO Giacomo — Capo sq. alle merci - Staz. Asti. **Rappresentante supplente**	BAROLO Francesco — Capo sq. alle merci - Staz. Torino P. N.
Genova	PALAZZI Narciso — Capo sq. alle merci - Staz. Genova P. P.	GUASTONI Ermenegildo — Capo sq. alle merci - Staz. Novi C.
Milano	COLOMBO Vittorio — Guardia di stazione - Staz. Milano C.	GUANDALINI Antonio — Capo sq. alle merci - Staz. Lecco.
Venezia	LAMBROCCO Agostino — Capo sq. alle merci - Staz. Vicenza.	PADOAN Luigi - Guardia di stazione - Stazione Padova.
Bologna	PAGLIUCA Nicola — Assist. alle merci - Staz. Reggio Emilia. **Rappresentante**	MARCHETTI Roberto — Guardia di stazione - Staz. Borgo S. Donnino.
Firenze	BONACCINI Giuseppe — Capo sq. alle merci - Staz. Firenze C.	CAMERINI Pietro — Capo sq. alle merci - Staz. Livorno M.
Ancona	OBINO Salvatore — Capo sq. alle merci - Staz. Ancona.	TRAVAGLI Umberto — Capo sq. alle merci - Staz. Ancona
Roma	GARRIBBA Alfredo — Guardia di stazione - Staz. Roma Trast.	RIMEDIO Andrea — Guardia di stazione - Staz. Roma Term.
Bari	D'AMATI Domenico — Capo sq. alle merci - Staz. Bari.	BOTTA Raffaele — Capo sq. alle merci - Staz. Foggia.
Napoli	FALCONE Nicola — Capo sq. alle merci Staz. Napoli C.	CAVATERRA Guido — Capo sq. alle merci - Staz. Napoli C.
Reggio C.	MARRARI Umberto — Capo sq. alle merci - Staz. Reggio C. C.	MARRAZZO Beniamino — Guardia di stazione Staz. Reggio C. C.
Palermo	RAGUSI Giuseppe — Capo sq. alle merci - Staz. Acquicella.	GRACEFFA Salvatore — Capo sq. alle merci - Staz. Aragona Caldare.

Categoria 34ª

Deviatori

Rappresentante: **Parisani** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Pizzano** Carmine.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	GIACCHERO Pietro — Deviatore - Staz. Alessandria.	COPPA Francesco — Deviatore - Stazione Asti.
Genova	MARTINOTTI Luigi — Deviatore - Staz. Campasso.	DEMICHELI Gerolamo — Deviatore - Staz. Novi S. Bovo.
Milano	MASSA Nicolino — Deviatore - Staz. Milano P. R.	GOZZOLI Primitivo — Deviatore - Staz. Lecco.
Venezia	PARODI Dante — Deviatore - Staz. Udine.	BRAGAGIA Giuseppe — Deviatore - Stazione Udine.
Bologna	MALAGUTI Celso — Deviatore - Staz. Bologna.	GABBI Carlo — Deviatore - Staz. Parma.
Firenze	Chiappi Guido — Deviatore - Staz. Firenze C. M.	BOLSINI Lorenzo — Deviatore - Staz. Pisa C.
Ancona	PARISANI Giovanni — Deviatore - Staz. Ancona. **Rappresentante**	GOBBI Cesare — Deviatore - Staz. Ancona.
Roma	CATALDI Luigi — Deviatore - Staz. Roma Term.	DI PALMA Francesco — Capo sq. deviatori (1) Staz. Roma Term.
Bari	FOLGIERO Francesco — Deviatore - Staz. Bari.	TROMBETTA Biagio — Deviatore - Staz. Foggia.
Napoli	PIZZANO Carmine — Deviatore - Staz. Maddaloni Sup. **Rappresentante supplente**	LA PADULA Gaetano — Deviatore - Staz. Salerno.
Reggio C.	RUFFO Domenico — Deviatore - Stazione Catanzaro M.	ALECCI Pasquale — Deviatore - Staz. Catona.
Palermo	AMENTA Gaetano — Deviatore - Stazione Ragusa.	GERARDI Giovanni — Deviatore - Staz. Roccapalumba.

(1) Promosso Capo squadra deviatori con deliberazione C. A. 9.7-913.

Categoria 35ª

Manovratori

Rappresentante: **Venturi** Remo.
Rappresentante supplente: **Bagnasacco** Antonio.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	BAGNASACCO Antonio — Manovr. - Staz. Chivasso. **Rappresentante supplente**	BELLAGARDA Michele — Manovr. Staz. Ceva.
Genova	BADINI Pietro — Manovr. - Staz. S. Benigno.	BELLANI Autriade — Manovr. - Staz. Ventimiglia.
Milano	REBIZZI Enrico — Manovr. - Staz. Milano C.	CONFORTI Averino — Manovr. - Staz. Pavia.
Venezia	VENTURI Remo — Manovratore - Staz. Treviso. **Rappresentante**	MARCONI Francesco — Manovr. - Staz. Verona P. V.
Bologna	LAZZARINI Luigi — Manovratore - Staz. Bologna.	SCAZZOLA Antonio — Manovr. - Staz. Parma.
Firenze	BIGAZZI Amedeo — Manovratore - Staz. Firenze C. M.	ANTOGNOLI Angiolo — Manovratore - Staz. Pisa.
Ancona	MASSETTI Oreste — Manovr. - Staz. Porto Civitanova.	ODOARDI Antonio — Manovratore - Staz. Ancona.
Roma	CALVANI Menotti — Manovr. - Staz. Roma Term.	PIVA Achille — Manovr. - Staz. Roma Termini.
Bari	BENVENUTO Luigi — Manovr. - Stazione Foggia.	CARRONE Salvatore — Capo Sq. Manovratori (1) - Staz. Rocchetta.
Napoli	GRAMAZIO Raffaele — Manovr. - Staz. Frasso Telesino Dugenta.	LEPORE Francesco — Manovr. - Staz. Sparanise.
Reggio C.	LICO Giovanni — Manovratore - Stazione Reggio C. C.	MINUTO Demetrio — Manovratore - Staz. Reggio C. C.
Palermo	BURGIO Giovanni — Manovratore - Staz. Catania C.	RASERO Giuseppe Tommaso — Manovr. Staz. Canicattì.

(1) Promosso C. Sq. Manovratori con deliberazione C. A. 31-7-913.

Categoria 36ª

Lumai — Manovali (stazioni)

Rappresentante: **Negri** Gennaro.
Rappresentante supplente: **Cecchini** Cesare.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	ROSATI Evaristo — Manovale - Staz. Torino Dora.	BORGIA Giovanni Ottavio — Manovale - Staz. Novara.
Genova	LANDINI Licurgo — Manovale - Staz. Genova P. C.	DELLERBA Giuseppe — Manovale - Staz. Albenga.
Milano	PELAGALLI Giuseppe — Manovale - Staz. Milano C.	BOLZONI Enrico — Manovale - Staz. Milano C.
Venezia	BENFENATI Aristodemo — Manovale - Staz. Padova.	MANINI Aldo - Manovale - Staz. Pontebba.
Bologna	NERI Orlando — Manovale - Staz. Bologna.	CALARI Pietro — Manovale - Staz. Bologna.
Firenze	VITI Martino — Manovale - Staz. Firenze S. M. N.	QUARNIERI Lorenzo — Manovale - Staz. Firenze S. M. N.
Ancona	CECCHINI Cesare — Frenatore (1) - P. V. Foligno. **Rappresentante supplente**	BONETTI Luigi — Manovale - Staz. Nocera Umbra.
Roma	LUNGARINI Amedeo — Manovale - Staz. Roma Tuscolana.	PROIETTI LORI Sante — Manovale - Staz. Pontegalera.
Bari	VIGGIANI Giuseppe — Manovale - P. V. Foggia.	GRASSI Clemente — Manovale - Staz. Foggia.
Napoli	NEGRI Gennaro Capo Sq. alle merci (2) - Staz. Napoli C. **Rappresentante**	DE GIOVANNI Oberdan — Manovale - Staz. Sessa Aurunca.
Reggio C.	ALTOMONTE Giuseppe — Manovale - Dep. P. V. Reggio C.	PASSARELLI Francesco — Manovale - Staz. Pisciotta.
Palermo	CIRRINCIONE Michele — Manovale - Staz. Palermo C.	LUCIA Girolamo — Manovale - Staz. Partinico.

(1) Promosso Frenatore con deliberazione C. A. 13-8-913.
(2) Promosso C. Sq. alle merci con deliberazione C. A. 28-8-913.

Categoria 87ª

Capi conduttori principali di 1° grado — Capi conduttori principali di 2° grado — Capi conduttori principali di 3° grado — Controllori viaggianti

Rappresentante: **Clari** Carlo.
Rappresentante supplente: **Duni** Temistocle.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	CLARI Carlo — Controll. viagg. - Casale Monferrato. **Rappresentante**	GRANDE Giovanni — Capo condutt. princ. di 1° gr. P. V. Alessandria.
Genova	GUARNIERI Carlo — Controll. viagg. - Novi.	ALBRICCI Tommaso — Capo condutt. princ. di 1° gr. - P. V. Genova.
Milano	NOÈ Domenico — Controll. viagg. - Milano.	RIVA Giuseppe — Controll. viagg. - Milano.
Venezia	DORIZZI Girolamo — Controll. viaggiante - Verona.	RUGIADI Antonio — Capo condutt. princ. di 2° gr. - P. V. Udine.
Bologna	DUNI Temistocle — Controll. viagg. - Bologna. **Rappresentante supplente**	BARNI Enrico — Controll. viagg. - Padova.
Firenze	PIERUCCI Gino — Capo condutt. princ. di 1° grado - P. V. Firenze.	DELL'OMARINO Orazio — Controll. viagg. - Pisa.
Ancona	FAGIOLI Attilio — Controll. viagg. - Castellammare Adriatico.	(1) . . . .
Roma	LORENZINI Virgilio — Capo condutt. princ. di 1° gr. - P. V. Roma Term.	TUCCI Francesco — Controll. viagg. - Roma.
Bari Napoli Reggio C.	CAMINITI Giovannino — Controll. viagg. - Napoli.	D'AMANZO Giuseppe — Capo condutt. princ. di 2° gr. - P. V. Salerno.
Palermo	NERI Raffaele — Capo condutt. princ. di 1° gr. - P. V. Palermo C.	NICOLOSI Antonino — Controll. viagg. Catania.

(1) Eletto il Capo conduttore principale di 2° grado Svetoni Silvio che ha rinunciato alla carica.

Categoria 38ª

Capi conduttori — Guidatori dirigenti di treni elettrici — Conduttori Capi frenatori

Rappresentante: **Scarcella** Alfredo.
Rappresentante supplente: **Melosi** Filippo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	DOPPIERI Domenico — Capo condutt. - P. V. Novara.	MOLINA Alessandro — Capo condutt. - P. V. Chivasso.
Genova	GARDELLA Emilio — Capo condutt. - P. V. Busalla.	CHIARLO Pietro — Capo frenatore - P. V. Novi.
Milano	PRITONI Nedardo — Capo Condutt. - P. V. Milano C.	TOSI Ivo — Capo condutt. - P. V. Arona.
Venezia	RUSCONI Luigi — Capo condutt. - P. V. Venezia.	BACCO' Lorenzo — Capo condutt. - P. V. Verona.
Bologna	MELOSI Filippo (1) — Capo Conduttore - P. V. Parma. **Rappresentante supplente**	. . . .
Firenze	NERI Napoleone — Capo condutt. - P. V. Firenze.	CAPPAGLI Dante — Capo condutt. - P. V. Pisa.
Ancona	MONTICELLI Sallustio — Capo condutt. - P. V. Castellammare Adriatico.	CINTI Romolo — Capo condutt. - P. V. Ancona.
Roma	BARONIO Giuseppe — Capo condutt. - P. V. Roma Term.	VILLORESI Gino — Capo condutt. - P. V. Roma Term.
Bari	GERVASI Giuseppe — Capo condutt. - P. V. Taranto.	MAZZEI Alfredo — Capo condutt. - P. V. Bari.
Napoli	DURANTE Alfredo — Capo condutt. - P. V. Salerno.	FUNE Alfredo — Capo condutt. - P. V. Napoli.
Reggio C.	Gambella Antonio — Capo conduttore - P. V. Sapri.	MILETO Silvio — Capo conduttore - P. V. Reggio C.
Palermo	SCARCELLA Alfredo — Capo conduttore - P. V. Messina. **Rappresentante**	CICATIELLO Vincenzo — Capo conduttore - P. V. Porto Empedocle.

(1) Eletto Delegato supplente. — Diventato effettivo in seguito a rinuncia del Capo conduttore Oberti Repubblicano.

Categoria 39ª

Guardafreni — Frenatori

Rappresentante: **Fantini** Giulio.
Rappresentante supplente: **Schiavelli** Alessandro.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CECI Pio (1) — Guardafreno - P. V. Alessandria	. . . .
Genova	BAGGIANI Fausto — Frenatore - P. V. Busalla.	BISOGNI Sesto — Guardafreno - P. V. Sampierdarena.
Milano	COLLI Rodolfo — Guardafreno - P. V. Milano C.	GRAZIANO Luigi — Frenatore - P. V. Brescia.
Venezia	LAPUCCI Attilio — Guardafreno - P. V. Padova.	FOLLETTI Pietro — Guardafreno - P. V. Castel Bolognese (2).
Bologna	FANTINI Giulio — Guardafreno - P. V. Bologna. **Rappresentante**	FALZONI Giulio — Guardafreno - P. V. Bologna.
Firenze	FANTOZZI Enzo — Guardafreno - P. V. Firenze.	FIORAVANTI Gaetano — Guardafreno - P. V. Livorno.
Ancona	FELICI Tommaso — Frenatore - P. V. Ancona.	ORLANDINI Egiziano — Frenatore - P. V. Ancona.
Roma	RIVA Pietro — Frenatore - P. V. Novara (3).	VERGNANI Stefano — Frenatore - P. V. Roma Termini.
Bari	DIONISIO Michele — Frenatore - P. V. Bari.	CATALANO Rocco — Guardafreno - P. V. Taranto.
Napoli	BRAMBILLE Ugo — Guardafreno - P. V. Napoli.	PERILLO Luigi — Frenatore - P. V. Salerno.
Reggio C.	SCHIAVELLI Alessandro — Guardafreno - P. V. Reggio C. **Rappresentante supplente**	DE BENEDETTO Francesco — Frenatore - P. V. Reggio C.
Palermo	CANDIOTO Gioacchino — Guardafreno - P. V. Palermo.	MUSCOLINO Paolo — Guardafreno - P. V. Messina.

(1) Eletto delegato supplente — diventato effettivo in seguito a rinuncia del Frenatore Santagostino Antonio
(2) A Castel Bolognese col 9. 8. 913.
(3) A Novara col 1. 10. 913.

Categoria 40ª

Capi tecnici di 1° grado — Capi tecnici di 2° grado — Capi d'arte d'officina di manutenzione — Capi tecnici di 3° grado — Capi tecnici d'officina telegrafica

Rappresentante: **Paschero** Guglielmo.
Rappresentante supplente: **Lodetti** Angelo.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	PASCHERO Guglielmo — Capo tecnico di 2° gr. - Sq. R. Torino Smist. **Rappresentante**	GIANOLA Dionisio — C. tecnico di 1° gr. - Offic. traz. Torino.
Genova	FASSIO Francesco — Capo tecnico di 3° gr. - Offic. Veic. Rivarolo.	COLOMBO Agostino — C. tecnico di 3° gr. - Riparto tecnico Genova.
Milano	PARENTI Emilio — C. Tecnico di 3° gr. - Div. Veic. Milano.	PEREGO Pietro — C. Tecnico di 2° gr. - Dep. Loc. Milano C.
Venezia	LODETTI Angelo — C. Tecnico di 1° gr. - Offic. Loc. Verona. **Rappresentante supplente**	ZANCHIN Riccardo — C. Tecnico di 2° gr. - Offic. Veic. Verona.
Bologna	BRUNELLI Federico — C. Tecnico di 3° gr. - Offic. Veic. Bologna.	ARNEUDO Giacchino — C. tecnico di 3° gr. - Offic. Loc. Rimini.
Firenze	PUGNANI Ernesto — C. Tecnico di 1° gr. - Offic. Loc. Firenze.	BRASINI Ugo — C. tecnico di 3° gr. - Offic. Loc. Firenze.
Ancona **Roma**	DE VECCHI Giuseppe — Capo tecn. di 1° grado - Sq. R. Roma Termini.	CAROSSO Angelo — Capo tecn. di 2° grado - Offic. Veic. Roma Trastevere.
Bari	MASTRODOMENICO Vito — Capo tecn. di 2° gr. - Offic. Loc. Foggia.	CHIRICHIGNO Pietro — Capo tecn. di 2° gr. - Offic. Loc. Taranto.
Napoli **Reggio C.**	RICCARDI Gabriele — Capo tecn. di 2° gr. - Div. Veic. Napoli.	CAPELLO Giacomo — Capo tecn. di 3° gr. - Offic. Veic. Granili.
Palermo	LA ROSA Salvatore — Capo tecn. di 3° gr. - Offic. Traz. Messina.	DI TOMMASO Salvatore — Capo tecn. di 3° gr. - Offic. Traz. Palermo.

Categoria 41ª

Capi squadra operai — Capi verificatori — Capi d'arte — Capi squadra operai di manutenzione — Sorveglianti tecnici — Capi squadra tecnici — Sotto capi squadra operai — Sorveglianti del telegrafo.

Rappresentante: **Romoli** Romeo.
Rappresentante supplente: **Masotti** Riccardo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BIESTA Guglielmo — C. Sq. operai - Offic. Traz. Torino.	LANZONI Rodolfo — C. Sq. operai - Div. Veic. Torino (Santhià).
Genova	ENRICO Luigi — C. Sq. operai - Offic. Veic. Rivarolo.	LAZZARINO Giov. Batta — Sotto C. Sq. operai - Sez. Lav. Genova C.
Milano	CAMPLANI Napoleone — C. Sq. operai - Div. Veic. Milano.	CAVERZAZZI Giuseppe — Capo Verificatore - Sq. R. Milano.
Venezia	BARSI Giovanni — C. Sq. operai - Offic. Veic. Verona.	BERTELLE Arturo — Capo Sq. operai - Dep. Loc. Venezia C.
Bologna	MASOTTI Riccardo — C. Sq. operai - Offic. Loc. Rimini. **Rappresentante supplente**	CALDERA Vittorio — Capo Sq. operai - Offic. Veic. Bologna.
Firenze	ROMOLI Romeo — C. Sq. operai - Offic. Loc. Firenze. **Rappresentante**	PICCINI Alfredo — Capo Sq. operai - Offic. Veic. Lucca
Ancona	ALESSANDRELLI Alfredo — Sotto Capo Sq. Operai - 1° Rip. Tel. Ancona.	TARASCONI Giacomo — Capo Sq. operai - Dep. Loc. Castellammare A.
Roma	ROMAGNOLI Luigi — Capo Verificatore - Sq. R. Roma Termini.	PALMIRANI Amedeo — Capo Sq. operai - Offic. Veicoli Roma Trastevere.
Bari	LUCIANI Gaetano — Capo Sq. operai - Offic. Loc. Foggia.	CONTE Elia — Capo Sq. operai - Offic. Loc. Taranto.
Napoli / Reggio C.	D'ELIA Ferdinando — Capo Sq. operai - Offic. Veic. Granili.	VALLE Giovanni Francesco — Capo Sq. operai - Dep. Loc. Napoli.
Palermo	GAMBARUCCI Santi — Capo Sq. operai - Offic. Traz. Palermo.	ARENA Vincenzo — Capo Sq. operai - Offic. Traz. Palermo.

Categoria 42ª

Operai meccanici — Elettricisti, Operai di 1ª classe, Operai di 2ª classe ed Operai di 3ª classe (esclusi quelli delle officine del materiale mobile, dei depositi locomotive, squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione elettrica) — Guardafili — Illuminatori lampisti — Operai lumai — Aiutanti operai — Capi squadra manovali d'officina e manovali d'officina (delle officine del materiale fisso)

Rappresentante: **Volpi** Giuseppe.
Rappresentante supplente: **Di Gaetano** Giacinto.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	VOGLIOLO Attilio — Operaio di 1ª classe - Rip. tecnico Torino P. N.	RECROSIO Carlo — Operaio meccanico - Rip. tecn. Torino P. N.
Genova	MACCARIO Giacinto — Operaio di 1ª cl. - Rip. tecn. Genova.	BORRANI Giacomo — Operaio di 1ª cl. - Rip. traz. elettr. Genova.
Milano	VOLPI Giuseppe — Operaio di 2ª cl. - Riparto tecnico Milano. **Rappresentante**	PANDOLFI Carlo — Operaio di 2ª cl. - Offic. Apparati C. Milano.
Venezia	CERIN Ettore — Operaio di 1ª cl. - Offic. Idrodinamica Venezia.	ROMANI Ottorino — Operaio di 2ª cl. - Riparto tecnico Verona.
Bologna	VANNUCCHI Pietro — Operaio di 2ª cl. - Offic. traz. elettr. Bologna.	FORNI Adone — Operaio di 1ª cl. - Riparto tecnico Bologna.
Firenze	PANTI Augusto — Operaio di 2ª cl. - Offic. Pontassieve.	TONINELLI Giorgio — Operaio di 2ª cl. - Offic. Pontassieve.
Ancona	BORSINI Ferdinando — Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Ancona.	NATALI Luciano — Sotto C. Sq. Operai (1) - Sez. Lav. Castellammare A.
Roma	FIORE Alfredo — Aiut. operaio - Rip. tecnico Roma.	BUCCI Vincenzo — Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Sulmona.
Bari	DE NOBILI Ettore — Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Bari.	CARMINATI Giovanni — Operaio di 1ª cl. - Rip. telegr. Taranto.
Napoli	RUFFO Gaetano — Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Sud Napoli.	MANGIARULO Ciro — Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Nord Napoli.
Reggio C.	DI GAETANO Giacinto — Operaio di 3ª classe - Sez. Lav. Reggio C. **Rappresentante supplente**	SPINELLA Antonino — Sotto Capo Sq. operai (2) - Sez. Lav. Reggio C.
Palermo	CELI Salvatore — Aiut. operaio - Sez. Lav. Catania.	MATERIA Vincenzo — Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. provvisoria Palermo.

(1) Promosso S. C. Sq. Operai con deliberazione C. A. 28-8-913.
(2) Promosso S. C. Sq. Operai con deliberazione C. A. 28-8-913.

Categoria 43ª

Comandanti di 1ª classe — Comandanti di 2ª classe — Primo ufficiale — Secondo ufficiale — Terzo ufficiale — Comandanti — Capitani in secondo

Rappresentante: **Forzani** Filippo.
Rappresentante supplente: **Baldi** Salvatore.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo Aranci-e Terranova-Maddalena.	BALDI Salvatore — 2° Ufficiale - Palermo (1). **Rappresentante supplente**	PINI Carlo — 2° Ufficiale - Civitavecchia
Napoli-Palermo	FORZANI Filippo — Comandante di 1ª classe - Palermo. **Rappresentante**	MASCHIO Augusto — 2° Ufficiale - Palermo
Stretto di Messina	RUSSO Gaspare — Comandante - Messina.	(2)..

(1) A Palermo col 19.8.913.
(2) Eletto il Comandante Falkenburg Ermanno che ha rinunciato alla carica.

Categoria 44ª

Nostromi — Carpentieri — Marinai — Giovinotti — Mozzi

Rappresentante: **Mora** Pietro.
Rappresentante supplente: **Bonifazi** Cesare.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddàlena.	BONIFAZI Cesare — Carpentiere - Civitavecchia. **Rappresentante supplente**	SOLARI Luigi — Carpentiere - Civitavecchia.
Nàpoli-Palermo	MORA Pietro — Marinaio - Palermo. **Rappresentante**	URBANO Gaetano — Marinaio - Palermo.
Stretto di Messina	PUGLIESI Natale — Nostromo - Messina.	CASTIGLIONE Nunzio — Marinaio - Messina.

Categoria 45ª

Capi macchinisti di 1ª classe — Capi macchinisti di 2ª classe — Primo macchinista — Secondo macchinista — Terzo macchinista — Macchinista in primo — Macchinista in secondo.

Rappresentante: **Testaverde** Pietro.
Rappresentante supplente: **Allavena** Enrico.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena.	ALLAVENA Enrico — 1° Macchinista - Civitavecchia. **Rappresentante supplente.**	FATTORI Adolfo — 3° Macchinista - Civitavecchia.
Napoli-Palermo.	TESTAVERDE Pietro — 2° Macchinista - Palermo. **Rappresentante.**	(1) . . . .
Stretto di Messina.	PACINO Giovanni — Macchinista in primo - Messina.	GIANNI Antonino — Macchinista in secondo - Messina.

(1) Eletto il Capo macchinista di 1ª classe Marasà Giovanni che ha rinunciato alla carica.

Categoria 46ª

Meccanici elettricisti — Meccanici — Capi fuochisti — Fuochisti — Carbonai — Operai di 1ª classe — Operai di 2ª classe — Aiutanti operai

Rappresentante: **Gatto** Antonino.
Rappresentante supplente: **Ruiz** Carmelo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo-Aranci-e Terranova-Maddalena.	RUIZ Carmelo — Elettricista - Civitavecchia. **Rappresentante supplente**	MAZZARINI Antonio — Fuochista - Civitavecchia.
Napoli-Palermo.	GATTO Antonino — Fuochista - Palermo. **Rappresentante**	URSO Ettore — Elettricista - Palermo.
Stretto di Messina	MOSTACCI Ernesto — Operaio di 1ª classe - Messina.	PETTINATO Gaetano — Capo fuochista - Messina.

Circolare N. 79 (M. V.).

Etichette per segnalare i guasti e gli ammanchi sui veicoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 133-1907).

Le etichette Mod. L-57, L-57*a* ed L-57*b*, in uso per segnalare i guasti e gli ammanchi sui veicoli, oltre cambiare la serie di catalogo da *L* in *V*, verranno modificate sostituendo la lettera *S* a quella *T* sul tagliando posto a destra delle etichette medesime, e la dicitura « *per la Squadra di Rialzo o sede di verifica di* .... » a quella « *alla Trazione di* .... ».

Con ciò nulla viene variato di quanto è stabilito dalle norme allegate all'Ordine di Servizio 133-1907 relativamente all'uso di tali etichette, al ritiro dalla circolazione dei veicoli che ne sono muniti e al loro invio alla riparazione, poichè i veicoli non destinati alle Officine, e quindi muniti di etichetta col tagliando S dovranno essere consegnati alla località della circoscrizione incaricata delle riparazioni (veggansi le apposite tabelle nella prefazione del libro orario dei Compartimenti) o a quella indicata sull'etichetta, colle stesse modalità seguite sino ad ora pei veicoli muniti di etichette col tagliando T.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 11, 26, 27, 28, 29 e 34 *nonchè ai Guarda Magazzino, Capi squadra alle merci, Capi squadra manovratori, e Controllori del materiale.*

Circolare N. 80. (C.).

Trasporti a domicilio a Palermo Lolli.

(Vedi Circolare N. 43-1913).

Dal giorno 16 ottobre 1913 verranno estesi alla stazione di Palermo Lolli i corrispettivi e le condizioni già in vigore dal 1° luglio 1913, per il servizio dei trasporti a domicilio per le sta-

zioni di Palermo centrale e Palermo Porto, e di cui alla Circolare N. 43-1913.

Di conseguenza, a pag. 25 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », tra i nomi di Palermo Centrale e Palermo Porto, si dovrà inserire quello di *Palermo Lolli*, ed alla successiva pagina cancellare il nome di quest'ultima stazione ed i prezzi relativi.

Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 81. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909 e Circolari 15-1910, 44-1911, 23-1912, 26, 62 e 72-1913).

A seguito delle comunicazioni fatte con Circolare N. 72-1913, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

Circondario di Asti: Portacomaro.

Circondario di Novi Ligure: Tagliolo Monferrato.

PROVINCIA DI TREVISO.

Distretto di Castelfranco Veneto: Riese.

Distretto di Conegliano: San Pietro di Feletto.

Distretto di Treviso: Masserada.

PROVINCIA DI SIENA.

Circondario di Siena: S. Gimignano.

PROVINCIA DI SALERNO.

Circondario di Sala Consilina: Vibonati.

PROVINCIA DI POTENZA.

Circondario di Potenza: Spinoso.

PROVINCIA DI BARI.

Circondario di Barletta: Minervino Murge.

PROVINCIA DI FOGGIA.

Circondario di Foggia: Monte Sant'Angelo - San Ferdinando.

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Gallipoli: Matino.

PROVINCIA DI CAGLIARI.

Circondario di Cagliari: Arixi* - Assemini* - Barrali - Barumini - Burcei - Capoterra - Collinas - Decimomannu - Decimoputzu - Donigala Siurgus - Donori - Elmas - Furtei - Gesico - Gesturi - Goni - Guamaggiore - Las Plassas - Lunamatrona - Monastir - Ortacessus - Pabillonis - Pauli Arbarei - Pimentel - Pirri - Pula - Samatzar - San Basilio - San Gavino Monreale - San Pietro Pula - Sant'Andrea Frius - Sarrok Santa Vittoria - Segariu - Senorbi - Serramana - Siddi - Silius - Sinnai - Sisini - Siurgus - Suelli - Ussaramanna - Uta - Villamar - Villanovaforru - Villanovafranca - Villasalto - Villasimius - Villa speciosa.

Circondario di Iglesias: Arbus - Calasetta - Carloforte - Donnese de Moria - Domusnovas - Fluminimaggiore - Gonnesa - Gonnosfandiga - Guspini - Iglesias - Musei, Narcao - Palmas - Suergiu - Portoscuso - Santadi - Sant'Antroco - Serbariu - Siliqua - Teulada - Tratalias - Vallermosa - Villacidro - Villamassargia - Villarios Masainas.

Circondario di Lanusei: Genoni - Nuragus - Serri.

Circondario di Oristano: Assolo - Assuni - Banari d'Usellus - Baratili San Pietro - Curcuris - Donigala - Fenughedu - Escovedu - Figu - Gonnoscodina - Gonnostramatza - Marrubin - Massanna - Masullas - Milis - Mogorella - Nogoro - Morgongiori - Nuraschi -

Nuraximeddu - Nurcei - Ollastra Simaxis - Ollastra - Usellus - Oristano - Palmas Arborea - Pau - Pompu - Ruinas - San Nicolò d'Arcidano - Santa Giusta - Sant'Antonio Ruinas - San Vero Congiu - Semis - Siamanna - Siapiccia - Sili - Simaxis - Siris - Solanas - Terralba - Tramatza - Uras - Usellus - Villanova Truschedu - Villa Urbana - Zeddiani - Zeppara - Zerfaliù.

N. B. - I comuni con asterisco sono sospetti.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 13v (C.).

Elezioni generali politiche. - Viaggi degli elettori politici.

Nell'imminenza delle elezioni generali politiche, indette per i giorni 26 ottobre e 2 novembre 1913, si invita il personale a prendere esatta conoscenza delle norme della Concessione speciale II e di quelle generali comuni a tutte le concessioni speciali, per essere in grado di applicarle speditamente nello straordinario movimento di viaggiatori che si verifica in tale occasione.

Per facilitare questo compito, si ricordano qui appresso le principali di dette norme e si impartiscono alcune disposizioni complementari.

1. *Biglietti e loro distribuzione.* — Le principali stazioni ed agenzie della Rete verranno fornite dall'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze di biglietti speciali a prezzo ridotto *a foglietto*, portanti stampata, in modo ben visibile, l'indicazione « Elezioni Generali politiche ».

Essi sono di due specie:

a *destinazione fissa*, per le corrispondenze di maggior movimento;

facoltativi, per qualsiasi destinazione in servizio interno.

Le stazioni non fornite dei suddetti biglietti speciali rilasceranno i consueti mod. Cɪ-202.

All'atto del rilascio dei biglietti, previo ritiro della prescritta richiesta, i bigliettari *dovranno farsi esibire dai viaggiatori il certificato elettorale sul quale apporranno il bollo ad umido della stazione* per evitare che uno stesso certificato possa essere esibito più volte.

I biglietti devono essere rilasciati per la via chilometrica più breve. Possono tuttavia essere distribuiti anche per quella, fra le vie *facoltative* o le *deviazioni* ammesse, che fosse chiesta dai viag-

giatori, tenendo presente che le « vie *facoltative* » devono concedersi senza pagamento del relativo maggior percorso, mentre nei casi di « deviazioni » il prezzo dei biglietti è da stabilirsi in base alla distanza corrispondente al percorso effettivo, che deve essere in modo chiaro indicato sul biglietto.

Si ricorda altresì che « le vie facoltative » e le « deviazioni » possono essere chieste anche nel corso del viaggio, ma prima di abbandonare l'itinerario della via più breve. In tal caso per le « vie facoltative » le stazioni devono apporre una semplice annotazione sul biglietto, e per le « deviazioni » devono riscuotere suppletivamente il prezzo ridotto pel maggior percorso considerato isolatamente, col minimo di L. 0,60 per ogni biglietto.

I biglietti dovranno essere tenuti valevoli per la partenza dalla stazione originaria *con qualunque treno della giornata*, ferme però le esclusioni e limitazioni stabilite dagli orari ufficiali.

Pertanto, nella bollatura dei biglietti, potrà omettersi l'indicazione del numero del treno.

2. *Prezzi da riscuotersi.* — Pei viaggi degli elettori politici devono riscuotersi i prezzi della tariffa militare col bollo risultante dalle colonne 19, 20 e 21 del nuovo prontuario dei prezzi fatti pel trasporto dei viaggiatori (edizione luglio 1913). Detti prezzi devono poi essere *raddoppiati* per comprendervi anche la corsa di ritorno.

3. *Destinazione dei biglietti.* — Salva l'eccezione di cui al seguente punto 8°, i biglietti devono rilasciarsi direttamente per la località dove l'elettore deve votare, o per la stazione a detta località più prossima (sempre che si tratti di stazione per la quale le condizioni dei servizi cumulativi od altre non si oppongano al rilascio dei biglietti), osservando, se del caso, le disposizioni contenute nel punto 8° stesso.

4. *Termini di tempo.* — In relazione all'articolo 4 della Concessione speciale II, *i viaggi in ferrovia* debbono aver luogo nei seguenti termini di tempo:

VOTAZIONE DI PRIMO SCRUTINIO

Andata: dal 21 al 26 ottobre 1913.
Ritorno: dal 26 al 31 ottobre 1913.

VOTAZIONE DI BALLOTTAGGIO

Andata: dal 28 ottobre al 2 novembre 1913.

Ritorno: dal 2 al 7 novembre 1913.

Pei viaggi, invece, *in servizio interno marittimo* ed *in servizio diretto ferroviario-marittimo* i termini di tempo sono i seguenti:

VOTAZIONE DI PRIMO SCRUTINIO

Andata: dal 16 al 26 ottobre 1913.

Ritorno: dal 26 ottobre al 5 novembre 1913.

VOTAZIONE DI BALLOTTAGGIO

Andata: dal 27 ottobre al 2 novembre 1913.

Ritorno: dal 2 al 12 novembre 1913.

Prima di distribuire il bgilietto a prezzo ridotto le stazioni devono assicurarsi che l'elettore possa giungere al proprio collegio in tempo utile per prender parte alla votazione, cioè prima delle ore 16 del giorno 26 ottobre, o del giorno 2 novembre p. v. se trattasi di votazione di ballottaggio (articolo 4 della Concessione suddetta, modificato con Ordine di Servizio N. 302 del 1913).

5. *Validità dei biglietti anche pel viaggio di ritorno.* — Tutti i biglietti per gli elettori, e cioè tanto quelli Mod. Ci-202 e gli altri speciali a foglietto di cui è cenno al punto 1° del presente Ordine di Servizio valevoli per viaggi esclusivamente ferroviari, quanto quelli del servizio diretto ferroviario-marittimo di cui al punto 9°, sono validi anche pel viaggio di ritorno, epperciò si raccomanda di *non ritirarli al termine del viaggio di andata*, e di restituirli a quegli elettori che inavvertentemente li consegnassero.

All'inizio poi del viaggio di ritorno le stazioni debbono apporre sui biglietti il bollo a data nello spazio a ciò destinato, *dopo*

di avere accertato che i biglietti stessi portino il bollo del Comune in cui ha avuto luogo la votazione e che non sia trascorso il termine di tempo utile in relazione alle indicazioni del punto precedente.

6. *Fermate intermedie.* — Le fermate intermedie, della durata e con le modalità previste dall'articolo IX delle Disposizioni generali per l'applicazione delle Concessioni speciali, e cioè:

Una nei viaggi di oltre 200 e fino a 500 chilometri,
Due nei viaggi di oltre 500 chilometri.

sono accordate, nel viaggio di andata, a condizione che venga rispettato in modo assoluto il termine perentorio prescritto per l'arrivo al collegio elettorale (veggasi il precedente punto 4°). In conseguenza non potranno aver luogo, nè fermate, nè riprese del viaggio, quando risulti che gli elettori non possono più giungere a destinazione in tempo utile per la votazione.

Nel ritorno le fermate suddette sono invece ammesse anche se l'elettore ha iniziato il viaggio all'ultimo limite di tempo stabilito, cioè prima della mezzanotte dell'ultimo giorno di validità del biglietto.

7. *Identificazione personale e modalità di viaggio.* — Nei viaggi sì di andata che di ritorno gli elettori devono essere provvisti, oltre che del biglietto ferroviario, anche del certificato d'inscrizione elettorale, da esibirsi ad ogni richiesta degli agenti di servizio.

Nei viaggi di ritorno dopo la *votazione di ballottaggio*, gli elettori devono comprovare di aver preso parte a questa seconda votazione, producendo il certificato d'inscrizione annotato dal Presidente della Sezione elettorale nel modo prescritto dall'articolo 5 della Concessione speciale II.

8. *Accettazione delle richieste in taluni casi speciali.* — Saranno da tenersi valide anche quelle richieste sulle quali, in luogo della stazione di partenza, fosse indicato un comune non servito da stazione ferroviaria, oppure una stazione appartenente ad una Amministrazione lacuale o ferroviaria non ammessa al servizio cumulativo. In tal caso il bigliettario della stazione di partenza correggerà opportunamente la detta indicazione (in modo però che

rimanga leggibile), convalidando la correzione con la propria firma.

Dovranno del pari accertarsi — rettificandole con la indicazione della stazione più vicina alla località sede di votazione — quelle richieste che portassero indicata, quale destinazione, una località non servita da stazione ferroviaria, oppure una stazione di una Amministrazione non ammessa al servizio cumulativo.

9. *Viaggi fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna a mezzo della navigazione di Stato.* — Gli elettori diretti dal continente ad una stazione della Sicilia, o viceversa, i quali invece di seguire la via dello Stretto di Messina preferissero effettuare il viaggio per la via mista ferroviaria-marittima seguendo la via di mare Napoli-Palermo e quelli diretti dagli scali marittimi della Sardegna ad una stazione del continente, o viceversa, dovranno essere provveduti di biglietti di andata e ritorno in servizio diretto terrestre-marittimo di cui l'Istruzione pubblicata con l'Ordine di servizio N. 238-1913.

Le stazioni e le Agenzie di Navigazione dovranno attenersi in tali casi alle disposizioni impartite con le suddette Istruzioni e più specialmente a quelle degli Articoli 2 comma *b*) e 3, avvertendo che per la validità dei biglietti pel viaggio di ritorno non occorre che sia completata la dichiarazione di intervento alla votazione esistente nella penultima pagina del biglietto, ma basterà che vi sia applicato il bollo del Comune in cui ha luogo la votazione.

Avvertesi che non sono ammessi i viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo comprendenti due traversate marittime e cioè quella tra Napoli e Palermo e l'altra tra Civitavecchia e la Sardegna. Così ad esempio un elettore che da una stazione della Sicilia od anche da Palermo volesse recarsi a Golfo Aranci effettuando i due percorsi marittimi Palermo-Napoli e Civitavecchia-Golfo Aranci, dovrà provvedersi di un primo biglietto dalla Sicilia per Napoli e, quivi giunto, di un secondo biglietto Napoli-Golfo Aranci presentando, beninteso, separate richieste.

10. *Viaggi in servizio interno della navigazione di Stato.* — Pei viaggi degli elettori politici in servizio interno della navigazione di Stato si invitano le Agenzie di navigazione a tenere ben

presente tutte le disposizioni della Concessione speciale V, inserita nel fascicolo « Condizioni e tariffe pei trasporti fruenti di concessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato (edizione 1° dicembre 1910) », avvertendo che, colla nuova legge elettorale politica, essendo stato esteso il diritto al voto anche agli analfabeti, il certificato d'iscrizione è stato modificato in modo da non richiedere più, contrariamente al disposto dall'articolo 8 della suindicata Concessione V, la firma dell'elettore.

In relazione a quanto è detto al punto 4°, ultimo capoverso, del presente Ordine di Servizio, le Agenzie di Navigazione devono tener presente che l'ultimo termine utile per l'effettuazione dei *viaggi di andata* fra Napoli e Palermo, fra Civitavecchia e Golfo Aranci e da Maddalena a Terranova è qello della partenza dei piroscafi del 25 ottobre per la votazione di primo scrutinio, e del 1° novembre per la votazione di ballottaggio. I viaggi da Terranova a Maddalena possono effetuarsi anche con le corse del 26 ottobre e del 2 novembre.

Raccomandasi l'esatta compilazione dei biglietti Mod. I-701 e, in particolar modo, di quelli Mod. I-702. Mancando su questi ultimi la sede apposita per l'applicazione del bollo del Comune attestante la partecipazione del titolare alla votazione di primo scrutinio (quale sede esiste invece sui Mod. CI-202 e su tutti gli altri biglietti pei viaggi degli elettori politici), si dovrà richiamare su ciò l'attenzione dei viaggiatori affinchè non omettano tuttavia di richiedere egualmente l'applicazione sul Mod. I-702 del bollo stesso, senza del quale il biglietto non può essere valido pel viaggio di ritorno.

Si raccomanda del pari l'esatta indicazione della validità sui ripetuti biglietti di ritorno Mod. I-702 la quale, giusta il punto 4° del presente Ordine di Servizio, deve essere fino al 5 *novembre* per i biglietti distribuiti dal 16 al 26 ottobre e fino al 12 *novembre* pei biglietti distribuiti dal 27 ottobre al 2 novembre. Ciò vuol dire che i biglietti debbono essere tenuti valevoli anche per le traversate marittime di ritorno che si effettueranno nelle notti dal 5 al 6 e dal 12 al 13 novembre.

È da tener presente infine che, verificandosi il caso previsto dal punto 7 della Concessione speciale V marittima, la validità dei

biglietti Mod. I-702 emessi con scadenza al 5 novembre, si intende senz'altro prorogata fino al 12 del mese stesso.

11. *Viaggi per e dalla Sicilia con tragitto marittimo effettuato sui piroscafi non della navigazione di Stato.* — Gli elettori diretti dal continente ad una stazione della Sicilia, o viceversa, i quali, invece di seguire la via di terra attraversando lo stretto di Messina, ovvero quella mista ferroviaria-marittima a mezzo della Navigazione di Stato, preferissero un tragitto marittimo diverso (es. Genova-Messina; Livorno-Catania, ecc) dovranno essere provveduti, per quanto riguarda il percorso ferroviario, di una richiesta indicante i due percorsi continentale ed insulare.

In tal caso la stazione di partenza del viaggio di andata rilascerà il biglietto con la indicazione dei due percorsi e cioè, ad esempio, valevole da Milano a Genova e da Palermo a Girgenti, riscuotendo il prezzo per l'andata e per il ritorno in base alle due distanze cumulate.

Per gli elettori diretti ad una località marittima della Sicilia e che non debbono compiere alcun percorso ferroviario insulare la stazione di partenza rilascerà il biglietto per la località d'imbarco. Nel viaggio di ritorno, dopo la traversata di mare, la stazione continentale di partenza terrà valido il biglietto quando porti il bollo del Comune della Sicilia in cui ha avuto luogo la votazione ed il viaggio venga iniziato prima della mezzanotte del decimo giorno successivo a quello della votazione.

Altrettanto dicasi per i viaggi dalla Sicilia al continente.

12. *Elettori dimoranti all'estero.* — Per i viaggi degli elettori dimoranti all'estero sono applicabili le stesse norme vigenti per quelli residenti in Italia, con la sola eccezione che, a loro riguardo, tien luogo della richiesta un certificato di residenza all'estero rilasciato dai competenti Uffici diplomatici o consolari.

Agli elettori che non avessero potuto provvedersi del suddetto certificato, l'Autorità di P. S. delle stazioni di confine potrà rilasciare una dichiarazione equipollente.

In ogni caso i bigliettari delle stazioni di confine nel ritirare il certificato o la dichiarazione, che tengono luogo della richiesta, *dovranno sempre prendere visione del certificato d'iscrizione sulle liste elettorali e bollarlo.*

13. *Servizi cumulativi.* — Le Ferrovie Secondarie che ammettono il servizio cumulativo con la Rete dello Stato per i viaggi a tariffa ridotta degli elettori politici (Concessione speciale II), risultano dal nuovo « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 ».

Alle Amministrazioni indicate nel detto prontuario devesi aggiungere la linea Roma-Albano-Nettuno con la quale sono eccezionalmente ammessi, per queste elezioni, i viaggi in servizio cumulativo anche per la Concessione speciale II e delle medesime Amministrazioni restano quindi escluse dal servizio cumulativo, pei viaggi degli elettori, soltanto le Ferrovie Nord-Milano pel gruppo di linee di cui in principio della pag. 8 del suddetto Prontuario e la Ferrovia Mandela-Subiaco.

Pei viaggi in servizio cumulativo si dovrà far uso di biglietti Mod. Ci-202 A, da contabilizzarsi al prospetto XVI del Mod. Ci-214 A.

Si rammenta poi che per i viaggi in servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie si deve dapprima stabilire il prezzo per il percorso sulla Rete dello Stato e psocia aggiungervi quello per la percorrenza sula linea secondaria interessata da desumersi dall'elenco Alegato B al suindicato Prontuario.

Per la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza il prezzo minimo stabilito per ogni biglietto è di L. 0.55.

Per quanto concerne il servizio cumulativo con le linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca, Francavilla Fontana-Lecce e diramazione Novoli-Nardò Centrale si rammenta pure che nei riguardi dei viaggi degli elettori le dette linee sono da considerarsi linee dello Stato e perciò devesi stabilire un unico prezzo calcolato sul cumulo delle distanze.

Non è ammesso il rilascio di biglietti in servizio cumulativo feroviario-marittimo con le stazioni della Sardegna. Pei viaggi da e per le suddette stazioni gli elettori dovranno presentare separate richieste da valere rispettivamente per le linee dello Stato e per le linee Sarde.

14. *Linee ad esercizio economico.* — Pei viaggi degli elettori in partenza da stazioni di linee ad esercizio economico, od in destinazione delle medesime, od in transito sulle linee stesse, valgono le norme risultanti dalle pubblicazioni relative ad ogni singola linea.

15. *Regolarizzazioni di viaggio.*

VIAGGI IN FERROVIA.

a) *Viaggi di andata.* - L'elettore che nell'andata viene trovato in viaggio o giunge a destino oltre i termini di tempo stabiliti dal punto 4°, del presente Ordine di servizio, perde il diritto alla Concessione e deve pagare la differenza fra l'importo del biglietto di andata e ritorno a tariffa ridotta (da ritirarsi) e quello a tariffa ordinaria di sola andata.

b) *Viaggi di ritorno.* - Qualora il viaggio di ritorno venga iniziato dopo i limiti di tempo stabiliti, la regolarizzazione deve effettuarsi mediante pagamento della differenza fra la tariffa ridotta pagata (metà del prezzo del biglietto di A. R.) e quella ordinaria relativa al viaggio di ritorno.

c) *Fermate.* - Nel caso di fermate eccedenti i limiti stabiliti dal punto IX delle Disposizioni generali comuni a tutte le Concessioni speciali, sarà provveduto alla regolarizzazione del viaggio in modo analogo a quello indicato al comma *b*), salvo l'applicazione delle disposizioni di cui al comma *a*) qualora, in dipendenza dell'irregolarità, l'elettore non potesse più giungere a destinazione in tempo utile per la votazione.

d) *Mancanza del certificato d'iscrizione elettorale.* - Per la regolarizzazione dei viaggi degli elettori trovati sprovvisti del certificato d'iscrizione elettorale, valgono le norme di cui al punto XVI, quarto capoverso, delle Disposizioni generali comuni a tutte le Concessioni speciali.

e) *Mancanza del bollo del Comune sui biglietti.* - Venendo presentati biglietti pel viaggio di ritorno, non muniti del prescritto *bollo del Comune* in cui ha avuto luogo la votazione, i biglietti

stessi dovranno essere ritirati regolarizzando i viaggi nel modo indicato al secondo capoverso del punto 5 della Concessione speciale II.

f) *Mancanza della dichiarazione d'intervento alla votazione di ballottaggio*. - In caso di mancanza della dichiarazione d'intervento alla votazione di ballottaggio il viaggio deve essere regolarizzato nel modo indicato al precedente comma *e*).

g) *Mancanza sul biglietto del bollo della stazione iniziale del viaggio di ritorno*. - Nel caso che vengano utilizzati biglietti mancanti del bollo della stazione iniziale del viaggio di ritorno, i viaggiatori dovranno esser sottoposti a pagamento di un terzo dell'importo del biglietto a tariffa intera, per il percorso effettuato irregolarmente ed i biglietti di A.R. verranno regolarizzati per il proseguimento.

VIAGGI IN SERVIZIO INTERNO DELLA NAVIGAZIONE DI STATO.

h) *Mancanza del bollo del Comune sui biglietti di ritorno mod. I-702*. - I biglietti mod. I-702 presentati pel viaggio di ritorno sprovvisti del bollo del Comune attestante l'intervento alla votazione, non debbono essere ritenuti validi e, in relazione al punto 3 ultimo capoverso della Concessione speciale V marittima, dovranno essere ritirati sottoponendo i viaggiatori al pagamento a tariffa intera delle due corse di andata e ritorno, sotto deduzione del prezzo ridotto già pagato in partenza nell'andata.

i) *Altre irregolarità*. - In tutti gli altri casi di irregolarità si dovranno applicare le norme stabilite per i viaggi in ferrovia.

VIAGGI IN SERVIZIO DIRETTO FERROVIARIO-MARITTIMO.

Per le irregolarità riscontrate nei viaggi con biglietti in servizio diretto ferroviario-marittimo si applicheranno le norme impartite pei viaggi in ferrovia, abbinate con quelle pei viaggi in servizio interno della Navigazione di Stato.

16. *Contabilizzazione dei biglietti*. — I biglietti a destinazione fissa e facoltativa, debbono essere scritturati a parte rispettivamente nei prospetti XIV del Mod. Ci-213 e XVI del Mod. Ci-213 A facendoli precedere dalla intestazione « Elettori Politici ».

I biglietti emessi per i viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo, di cui al punto 9°, dovranno essere contabilizzati nel prospetto V del Riepilogo Mod. C1-212-213 C.C., o in un prospetto a parte, da inviarsi all'Ufficio Contabilità Prodotti in Firenze, come dall'art. 13 dell'Istruzione pubblicata con l'Ordine di Servizio N. 238-1913.

Al fine di evitare, nell'occasione delle presenti elezioni generali, eccessivi ingombri agli sportelli di distribuzione dei biglietti, si dispone quanto segue:

Nei giorni 24, 25, 26 e 31 ottobre corrente, 1 e 2 novembre p. v. la distribuzione dei biglietti agli elettori dovrà cominciare due ore prima della partenza di ogni treno, nelle stazioni principali, ed un'ora prima nelle secondarie; la stessa anticipazione di servizio sarà da darsi nel primo giorno susseguente le votazioni (27 ottobre e 3 novembre) per la bollatura dei biglietti da servire pel viaggio di ritorno;

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 14v (C.).

Viaggi degli Onorevoli Senatori e Deputati.

Con R. Decreto 29 settembre 1913 N. 1124 essendo stata sciolta la Camera dei Deputati si impartiscono, relativamente ai viaggi degli On. membri del Parlamento le seguenti disposizioni:

Le attuali tessere (di colore verde) per gli On. Deputati della XXIII Legislatura cessano di avere validità alle ore 24 del giorno 3 novembre 1913; tuttavia, pei viaggi in corso alla detta ora, dovranno essere tenute valide fino al compimento dei viaggi stessi.

Le tessere per gli On. Deputati della nuova Legislatura saranno in pelle color rosso scuro e porteranno l'indicazione « XXIV Legislatura ».

Disposizione transitoria. — Gli Onorevoli Deputati di nuova elezione per il primo viaggio che effettueranno per recarsi dalla rispettiva residenza a Roma, avanti di essere muniti della nuova tessera, presenteranno *l'attestato di avvenuta proclamazione* rilasciato dal Presidente dell'Ufficio Centrale.

Detto attestato terrà luogo del biglietto di 1ª classe, dopo che la stazione di partenza l'avrà bollato e vidimato per Roma o per una stazione di fermata. La stessa vidimazione dovrà, nei casi di fermata, essere praticata ad ogni ripresa del viaggio.

Nessuna limitazione è fatta sia nel numero che sulla durata delle fermate.

Le attuali tessere (di color turchino) degli On. Senatori rimangono immutate e continuano ad avere piena ed illimitata validità.

Circolare N. 16V (M.).

Premi temporanei per la buona utilizzazione dei carri da merce.

A decorrere dalla mezzanotte dall'11 al 12 corrente e fino a nuovo avviso, sono istituiti i seguenti premi a favore del personale di stazione che si adopererà con interessamento per ottenere una più intensa utilizzazione dei carri da merce.

Premio A. — L. 0,60 per ogni carro arrivato carico in servizio locale che viene rispedito vuoto:

a) il giorno successivo a quello dell'arrivo con lo stesso treno col quale il carro è giunto in stazione; ovvero con altro treno, purchè entro il periodo di 24 ore dall'arrivo predetto;

b) entro le 30 ore decorrenti dall'arrivo del treno col quale il carro è giunto in stazione, qualora, per effetto delle disposizioni di concentramento o di ripartizione dei carri vuoti, la partenza dovesse avvenire con treni diversi da quelli contemplati nel capoverso sub *a*).

Il premio stesso è aumentato di L. 0,40 se la partenza del carro avviene entro 12 o 15 ore dall'arrivo, secondochè si verificano le condizioni indicate sub *a*) o sub *b*).

Per ore d'arrivo e di partenza s'intendono quelle stabilite dall'orario dei treni.

Per contro il premio complessivamente liquidato ad ogni stazione è ridotto di L. 0,40 per ogni carro arrivato carico e restituito vuoto dopo i periodi di tempo indicati sub *a*) o sub *b*).

Inoltre sul premio spettante complessivamente ad ogni stazione sarà pure applicata una trattenuta di L. 5 per ogni carro che, senza autorizzazione superiore, venisse trattenuto fra quelli diretti al concentramento o ad altre stazioni per ripartizione.

L'applicazione delle ritenute sopra indicate sarà fatta senza pregiudizio dei provvedimenti disciplinari di cui potranno rendersi passibili gli agenti responsabili di aver ritardato l'inoltro dei carri vuoti o di avere indebitamente trattenuto carri diretti al concentramento o ad altre stazioni per ripartizione.

Premio B. — L. 0,05 per ogni carro in transito carico o vuoto, purchè il quantitativo dei carri stessi fatti partire dalle ore 0 alle ore 24 di ciascun giorno non sia inferiore a quello dei carri pure in transito, carichi o vuoti, arrivati nello stesso periodo del giorno precedente. Questo pareggio deve essere raggiunto in tutti i giorni di ciascuna settimana; diversamente non sarà accordato alcun premio per l'intero periodo della settimana stessa.

Non debbono considerarsi carri in transito quelli arrivati e partiti con uno stesso treno.

Per concorrere al premio *A* le stazioni dovranno compilare giornalmente un prospetto conforme all'allegato 1 indicandovi tutti i carri carichi per loco giunti in uno stesso giorno solare e completandolo successivamente cogli estremi di partenza di ciascun carro.

Nella finca N. 12 si esporrà il premio di L. 0,60 o di L. 1,00 spettante alla stazione per ogni carro fatto partire vuoto nei limiti di tempo e nelle condizioni prestabilite; nella finca N. 13, la ritenuta di L. 0,40 per ogni carro vuoto fatto partire in ritardo.

Per concorrere al premio *B* le stazioni dovranno compilare giornalmente un prospetto conforme all'allegato 2, dal quale deve risultare il quantitativo dei carri carichi o vuoti in transito arrivati e partiti coi treni di uno stesso giorno solare.

In base alle risultanze dei prospetti allegati 1 e 2 sarà fatta la liquidazione dei premi, sul cui importo dovrà eventualmente essere applicata la deduzione di L. 5 per ogni carro che fosse stato indebitamente trattenuto.

In caso di mancata trattenuta delle quote di L. 0,40 e di L. 5 precedentemente indicate, i Capi stazione ne saranno tenuti direttamente responsabili e le medesime saranno a loro addebitate.

I Capi stazione provvederanno poi alla ripartizione dei premi al personale, attenendosi, nello stabilire le quote-parti, a quanto al riguardo è prescritto dall'Ordine di Servizio 33-1906.

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione ogni martedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal uopo verrà compilato nei modi d'uso il modulo R-94, che sarà versato come danaro alla Cassa, con la seguente motivazione:

« Premi temporanei per l'utilizzazione del materiale - Circo-
« lare N. 16v-1913 ».

Sui moduli R-94 dovranno figurare le generalità degli agenti premiati e la relativa quota di premio.

I Capi stazione dovranno indicare giornalmente in apposito manifesto, da affiggere in un locale accessibile a tutto il personale, il quantitativo dei carri che concorrono ai premi e l'importo dei premi stessi.

Copia del modulo R-94 dovrà essere trasmessa dalle stazioni alla Divisione del Movimento dalla quale dipendono, insieme agli allegati 1 e 2, i quali dovranno essere accuratamente controllati dalle Divisioni stesse per accertare che i dati esposti siano esatti e completi.

Siffatti accertamenti dovranno essere continuati anche dopo chiuso il periodo di applicazione dei premi, e ciò finchè non saranno stati estesi a tutte le stazioni.

Le Divisioni del Movimento eserciteranno speciale sorveglianza per accertare l'esatta applicazione delle presenti disposizioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 7, 9, 11 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

SENTENZA

L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci che si verificano per bagnamento da infiltrazione di acqua piovana, attraverso guasti della copertura del carro, visibili all'atto del carico, quando questo è stato fatto dal mittente e ciò particolarmente allorchè trattasi di spedizioni fatte sotto il regime della tariffa locale N. 304.

CASS. DI NAPOLI - 19 febbraio 1913 — Ditta Gondrad contro Ferrovie dello Stato.

FATTO

Nel dì 2 settembre la Società Gondrand succursale di Torino spediva a quella di Napoli a piccola velocità e sotto il regime della tariffa locale N. 304 un vagone completo con tessuti. Nel procedersi all'apertura del carro pervenuto a destinazione gli agenti dell'Amministrazione provinciale ebbero a constatare che vari colli erano bagnati d'acqua piovana ed in seguito al primo verbale compilato senza intervento del destinatario si addivenne, nei giorni 26 e 29 settembre sudetto anno, con intervento delle parti e dei periti, allo accertamento amministrativo assertante che l'avaria fu cagionata dall'acqua piovana penetrata nel vagone durante il viaggio attraverso guasti dell'apertura del carro. Con atto 15 febbraio 1911 la Ditta Gondrand convenne l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato davanti il Pretore del Mandamento Mercato reclamando lo indennizzo accordato con sentenza 6-9 maggio detto

anno riformata dal Tribunale di Napoli che invece respinse la predetta istanza dalla Società Gondrad. Da questa sentenza resa addì 13 settembre 1911 ricorre la Ditta Gondrad con unico motivo e denunzia la violazione degli articoli 1218, 1228 Cod. Civ. 3 e 4, disposizioni preliminari, 400 Cod. di Comm. 268 e seg. legge 20 marzo 1868 sui Lavori pubblici, 18, 21 e seg. del Regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dello esercizio delle Strade Ferrate 374, 375, 900, 993 Regolamento 1° gennaio 1890 sul servizio delle stazioni 62, 69, 106, 107, 129, 130 delle Tariffe e Condizioni Generali sui trasporti condizioni 3ª e 6ª della tariffa locale 304, 360, 361, 517, Procedura Civile.

DIRITTO

La sentenza impugnata non risolve in fatto se la scucitura della tela dello imperiale, causa produttiva del danno, sia avvenuta anteriormente al carico, o durante il viaggio, ma prospettate due possibili ipotesi, stabilisce in diritto che l'Amministrazione a tenore degli articoli 129 tariffe, 400 cod. di commercio avrebbe dovuto rispondere dell'avaria costituente secondo la regola generale un rischio della impresa di trasporto a carico dello esercente, ma che in riferimento al caso, debba risponderne lo speditore, essendosi stipulato contratto nei termini della condizione sesta della tarfifa locale N. 304, che scagiona di ogni responsabilità il vettore, tranne quando non si provi la sua colpa, non dimostrata dalla Società Gondrand. Ora in questo principio accolto dal tribunale si rispecchia la retta interpretazione delle norme che regolano la materia.

Lo art. 129 T. C. prescrive: la responsabilità dell'Amministrazione per avarie, perdite o ritardi comincia dal momento del rilascio della ricevuta della cosa da trasportarsi: coordinando questa disposizione che tassativamente determina lo inizio della responsabilità contrattuale del vettore ferroviario per il *receptum*, a quella dello art. 94 nella quale è stabilito che allorchè il mittente esegue il carico la ricevuta distaccata dalla richiesta di spedizione si rilascia in seguito alla consegna della merce, vale a dire, a carico ultimato, fa d'uopo conchiudere che nella specie trattandosi di carico a vagone completo fatto dal mittente, per le operazioni

preventive, erroneamente si invochi la responsabilità *ex contractu,* e che invece debba aversi riguardo alle condizioni del rapporto precontrattuale; dalla premessa consegue che la presunzione dell'art. 400 cod. di comm. legittima l'onere della prova liberatoria imposto al vettore in quanto presuppone un contratto di trasporto già perfezionato, non si renda applicabile in riferimento agli atti preliminari per cui si deve far ricorso ai principii del codice civile in tema di obbligazioni ed alle disposizioni di legge e regolamento che stabiliscono i limiti di responsabilità dell'Amministrazione circa le qualità dei carri da lei forniti. Niun dubbio che il vettore ferroviario debba rispondere dei mezzi adoperati ed abbia l'obbligo di somministrarli atti a raggiungere la finalità essenziale del trasporto in genere, ma per quelli accettati dallo speditore, epperò dallo stesso ritenuti idonei per le esigenze specifiche della speciale merce che è caricata, anche nel periodo preliminare al contratto prevale la responsabilità derivante dal fatto di esso committente.

L'art. 268 della legge sulle opere pubbliche e le altre molteplici disposizioni dei regolamenti di polizia ferroviaria e sul servizio delle stazioni, invocate dalla Ditta ricorrente, consacrano l'obbligo dell'Amministrazione di avere in uso vagoni in buone condizioni rispetto alle esigenze della circolazione, non quello di fornire ai richiedenti carri precisamente idonei alle esigenze speciali della merce che essi intendono trasportare.

L'art. 106 delle T. C. permette la richiesta preventiva dei mezzi di trasporto, ma nel disciplinare le conseguenze della inosservanza da parte dell'Amministrazione tace sull'obbligo del risarcimento proclamato invece espressamente dalla stessa legge speciale in quei casi nei quali si volle ammettere. Ed il successivo art. 107 secondo la interpretazione ormai prevalente in giurisprudenza, riferma il concetto che, eccezione fatta per le indebite preferenze, la richiesta dei carri non generi l'obbligo giuridico di fornirli pel trasporto, nè quindi in favore del richiedente un diritto ad indennizzo, nel caso che l'offerta non risponda qualitativamente alla domanda. Questo diritto in vero non può attingersi dalla ricordata disposizione nella quale è stabilito « che l'amministrazione procurerà di mettere a disposizione i vagoni delle qualità e nelle quantità richieste »; per il fine del presente giudizio non è necessario nemmeno adottare la opinione predominante che per la inso-

lita formula adoperata, ogni obbligo specifico di fornire si intese escludere, ma basta riferire soltanto il procurerà ad una clausola potestativa circa la qualità dei vagoni domandati, per conchiudere che si debba eliminare lo impegno giuridico di somministrare carri che pur essendo idonei a certi trasporti si rivelino inidonei per altri.

Il vero è che mediante la richiesta dei vagoni non si pone in essere un contratto preliminare (*pactum de contrahendo*), ma un atto preparatorio del futuro eventuale contratto, una semplice trattativa per cui nello interesse del commercio si è stabilito uno speciale regolamento. E con questo si rende manifesta la *mens legis* diretta ad escludere ogni *vinculum juris* per i suddetti atti preliminari, poichè mentre l'Amministrazione non ha obbligo giuridico per lo meno di fornire carri della qualità richiesta, ad ogni effetto dell'atto preparatorio il richiedente può rinunziare quando il carro fornito non abbia i requisiti voluti per il trasporto a cui intende destinarlo; di vero se lo art. 107 contempla l'uso dei vagoni, le eccedenze di carico nella loro portata e la disinfezione e quindi in coerenza prevede solamente il rifiuto per mancata corrispondenza dei carri in ordine alla portata, il precedente articolo, premesso che nella domanda si debba indicare tra l'altro la natura delle cose da trasportare e le qualità dei vagoni, conferisce al richiedente il diritto alla restituzione del deposito quando nel termine fissato nella richiesta non siano stati posti a sua disposizione; or se indubbiamente mettere a disposizione un vagone che non sia delle qualità richieste significa non corrispondere alla dimanda, deve ritenersi che il diritto dello speditore a rifiutarlo in tale caso sia dalla legge garentito. Ciò ritenuto, esula la responsabilità extra contrattuale dell'Amministrazione per non avere offerto un vagone perfetto in guisa da preservare da qualunque avaria la speciale merce che si vuole trasportare; opinando diversamente si verrebbe a consentire una valutazione sull'obbligo del risarcimento più estesa coll'uso dell'*actio aquiliana* di quella che sarebbe ammessa nella ipotesi di colpa contrattuale, per i danni derivati dall'atto preparatorio e ciò contro la *ratio legis* evidentemente informata a garentire all'Amministrazione la immunità in quel periodo preliminare in cui non si è ancora costituito il rapporto di obbligazione.

E non vale argomentare, che questa concessione giuridica sia contraria ai criteri accolti nella configurazione del quasi delitto; sul riflesso che esistano pregiudizio e fatto lesivo, non potendo disconoscersi che anche l'Amministrazione di Stato nello esercizio dell'industria di trasporto debba adoperare la comune diligenza sorvegliando i suoi agenti, e quindi nelle contingenze attuali, avrebbe dovuto somministrare un copertone onde preservare i tessuti dall'acqua piovana. Questa proposizione esatta in confronto ai casi ordinarii nei quali il vettore riceve merce che deve caricare ed inoltrare a destino, nel caso controvertito di trasporto eseguito con la tariffa 304 e giusta la condizione sesta non è accettabile, appunto perchè il vettore riceve un carro già completo, e il mittente non solo ha compiuto le operazioni preliminari di carico, ma espressamente nel consegnare la speciale merce caricata per il trasporto accettò che questo si eseguisse nelle condizioni del veicolo offerto, che costituisce il modo di spedizione per cui l'Amministrazione non risponde a tenore dell'art. 130 *a*) T.

Ora a parte le considerazioni già svolte, che varrebbero a legittimare la esclusione del quasi delitto, dappoichè l'offesa non assurge ad *injuria* quando difetta il presupposto della violazione di un diritto altrui, che secondo si è dimostrato non sorge con la richiesta, e volendo addentrarci nella ragione informativa della legge speciale sulla quale riposa la decisione, vale a dire che lo aver provvisto un carro atto al trasporto, ma non nelle condizioni perfette d'idoneità per trasportare tessuti secondo la richiesta (circostanza ammessa dalla sentenza in ipotesi senza prova) non costituisca colpa per il vettore importa avere riguardo alle condizioni di fatto in cui si svolgono le operazioni preliminari: sono di fronte uno speditore, che conosce le esigenze della merce, affidata per il viaggio, al quale si offrono durante il carico mezzi agevoli onde vigilare sulle condizioni del veicolo offerto per il trasporto, che inoltre è abilitato dalla legge a rifiutarlo semprechè non lo ravvisi idoneo in corrispondenza della richiesta, ed un vettore ferroviario; all'uno spetta il facile compito di visitare in tutti i suoi particolari il solo carro offertogli; all'altro nella direzione della vasta azienda il compito arduo di sorvegliare migliaia di agenti, di provvedere materiale immenso per cento trasporti; ora non è chi non veda, come tenuto conto del colossale traffico ferroviario la colpa di non

aver riparato il guasto per cui l'acqua avrebbe potuto infiltrarsi in un vagone, fra i tanti affidati alla sorveglianza, bene si rappresenti trascurabile e debba prevalere nelle premesse speciali condizioni dalla legge prevedute e contrattualmente accettate quella grave del mittente, che assumendo la responsabilità del carico, come si è detto, e delle operazioni materiali inerenti, agevolmente avrebbe potuto verificare le condizioni del veicolo su cui la merce dovea collocarsi, ed anzichè affidarsi al controllo dell'Amministrazione, esercitarlo direttamente per la tutela del proprio interesse. E con savio criterio il Tribunale esaminò la doppia ipotesi: se il guasto era apparente deve intendersi che lo speditore accettando il carro in quelle condizioni abbia voluto correre il rischio del prevedibile evento (pioggia durante il viaggio) se non era apparente, tanto che sfuggì alla vigilanza del diretto interessato, la omissione dell'Amministrazione non riveste entità giuridica di fatto colposo.

Esclusa la responsabilità contrattuale ed extra contrattuale del vettore per le operazioni preparatorie, deve ritenersi che il tribunale abbia rettamente interpretata ed applicata la condizione sesta della tariffa locale 304 in riferimento allo speciale trasporto, eliminando la responsabilità *ex contractu* dell'amministrazione ferroviaria nel caso in disamina regolata dal ricordato precetto concepito nei seguenti termini: I trasporti favoriti da questa tariffa sono accettati ed eseguiti a rischio e pericolo del mittente, il quale non potrà ripeter alcun indennizzo per deterioramenti, avarie, cali naturali della merce, quando non sia provata la colpa dell'Amministrazione. Per fermo i giudici del merito ben avvertirono, che con la richiesta di tale tariffa si avvertì trasferimento convenzionale del rischio nel mittente ed una limitazione della responsabilità del vettore ai soli casi di colpa, che esclusero, perchè non dimostrata, esprimendo su tale estremo di fatto incensurabile convincimento.

E non ha pregio l'argomento desunto dal rapporto di correlazione tra la condizione suddetta contrattualmente accettata e lo articolo 130 lettera *a*) tariffe prospettate nel senso che la inversione di responsabilità debba intendersi circoscritta al cattivo carico o scarico ovvero al difettoso imballaggio; lo art. 130 delle tariffe generali non si rende applicabile ai contratti di trasporto conchiusi sotto il regime delle tariffe locali, poichè per l'applicazione di queste giusta l'art. 11 delle condizioni generali, tutte le norme e

condizioni delle tariffe generali si debbono estendere solo allorchè non sieno modificate da quelle particolari inserite in dette tariffe locali; dal che deriva che la condizione sesta della tariffa 304 debba aver prevalenza in rapporto al contratto sul quale cade la controversia: niun dubbio in vero che giusta il combinato disposto degli articoli 400, 416 cod. di com. al vettore ferroviario la legge consenta di stipulare condizioni anche eliminatrici di ogni responsabilità qualora con tariffe speciali offra una diminuzione di prezzo sulle tariffe ordinarie, ora la tariffa locale 304 accorda diminuzione del prezzo di trasporto facilitazioni ulteriori di condizioni che costituiscono un trattamento eccezionale di favore in confronto non soltanto della tariffa generale sibbene anche delle stesse tariffe speciali; cosicchè risultando infondato il rilievo che il mittente abbia risparmiata esclusivamente la quota di diritto fisso che corrisponde al compenso per l'opera materiale non compiuta dal personale ferroviario, pel carico e lo scarico della merce, si appalesa legittima la clausola con cui l'Amministrazione avendo accettato il trasporto a condizione di ristrettissimo guadagno pattuiva lo esonero di responsabilità, eccezione fatta dai casi di colpa nella specie non comprovata. D'altronde anche quando non si ritenga, come invece si deve ritenere, che tra lo art. 130 *a*) della tariffa generale e lo art. 304 condizione sesta della tariffa locale corra lo stesso rapporto che tra gli articoli 400 e 416 cod. di comm. e dalle norme generali si voglia desumere il concetto interpetrativo della disposizione speciale che invece, com'è chiaro,regola la specie restringendo la responsabilità, la espressione comprensiva dello art. 130 « modo di spedizione » deve intendersi riferita oltrechè alla operazione materiale del carico preveduta nello art. 69 anche alla finalità pratica che con esso si deve raggiungere alla esecuzione del trasporto per cui non si può prescindere dalle condizioni del veicolo nel quale la merce è caricata.

Per i motivi espressi il ricorso si deve respingere, condannandosi la ditta ricorrente nelle spese del giudizio e nella perdita del deposito.

P. q. m. Rigetta il ricorso.

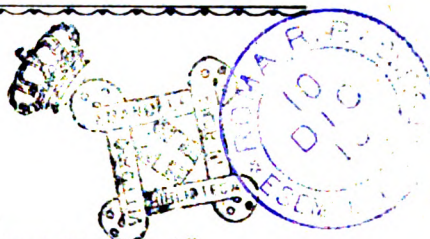
Condanna la ditta ricorrente nelle spese e nella perdita.

ANNO VI - N. 42

16 OTTOBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *n. 1133 dell'8 settembre 1913 col quale è soppressa la tariffa speciale n. 10 a G. V. per i trasporti di pacchi derrate alimentari in destinazione di Roma Termini* . . . . Pag. 451

D. M. *del 7 ottobre 1913 che nomina un membro del Consiglio generale del traffico* . . . . » 453

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Appendice N. 2 all'Ordine Generale N. 10-1908. — Visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione ed altre funzioni e di revisione . . . . Pag. 703

Appendice N. 4 all'Ordine Generale N. 28-1912. — Modificazione alla circoscrizione della Sezione interna dei Lavori di Bari e della Sezione dei Lavori di Foggia . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 339 — Facoltà di servizio nella stazione di Granaiolo . . . . » 704

Ordine di Servizio N. 340. — 5ª Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 341. — 14ª appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato . . . . . » 705

Roma, ottobre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 342. — Servizio italo-belga . . . . . Pag. 705
Ordine di Servizio N. 343. — Trasformazione in stazione della fermata di Calatabiano . . . . » 706
Ordine di Servizio N. 344. — Servizio merci italo-austro-ungarico . . . . » 707
Circolare N. 82. — Contegno del personale nelle elezioni politiche e amministrative . . . . » 708
Circolare N. 83. — Servizio cumulativo colla Ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto . . . . » ivi
Circolare N. 84. — Attivazione al servizio dei privati dell'ufficio telegrafico interno della Direzione Generale, ex Villa Patrizi . . . . » 709
Comunicato . . . . » 710

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 15v. — Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli Senatori e Deputati . . Pag. 199

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 221

R. D. *n.* 1133 *dell'8 settembre* 1913 *col quale è soppressa la tariffa speciale n.* 10 *a G. V. per i trasporti di pacchi derrate alimentari in destinazione di Roma Termini* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, numero 728, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse alla industria privata;

Uditi il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio generale del traffico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, di accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, l'industria ed il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La tariffa speciale n. 10 a grande velocità, per i trasporti di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in partenza da tutte le stazioni della rete dello Stato ed in destinazione di Roma Termini, approvata col Nostro decreto 18 maggio 1911, n. 541, sarà soppressa col 1° novembre 1913.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale*, n. 231 del 4 ottobre 1913.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 8 settembre 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI - SACCHI - TEDESCO - NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

D. M. *del 7 ottobre 1913 che nomina un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, N. 728;

Sulla designazione del Ministro delle Poste e dei Telegrafi,

DECRETA:

Il Gr. Uff. *Ernesto Scotti*, Direttore Generale delle Poste, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale rappresentante del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, in sostituzione del Comm. Dott. Eugenio Delmati, scaduto d'ufficio per compiuto quadriennio.

Roma, addì 7 ottobre 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

Appendice N. 2 all'Ordine Generale N. 10-1908. (P.).

Visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione ad altre funzioni e di revisione.

Al quadro IV della tabella allegata all'Ordine Generale N. 10-1908 viene aggiunta la qualifica di Capo squadra Manovali (del Movimento), per la quale si stabilisce la seguente richiesta di dati fisici:

Nelle visite per assegnazione alle funzioni: acutezza visiva non minore di 16/10 complessivamente considerata, senza correzione di lenti; senso cromatico e campo visivo normali. Acutezza uditiva: percezione della voce afona a 12 metri complessivamente, purchè da un orecchio non inferiore a 4 metri.

Nella visita di revisione: acutezza visiva 14/10 complessivamente considerata, senza correzioni di lenti; senso cromatico normale, e campo visivo non ristretto. Acutezza uditiva: percezione della voce afona a 4 metri per orecchio, oppure ad 8 complessivamente, purchè da un orecchio non inferiore a 2 metri.

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 24 *settembre* 1913.

Appendice N. 4 all'Ordine Generale N. 28-1912 (L.).

Modificazione alla circoscrizione della Sezione interna dei Lavori di Bari e della Sezione dei Lavori di Foggia.

(Vedi Bollettini N. 44-1912; 21-28 e 36-1913).

A decorrere dal 16 ottobre 1913, la stazione di Trinitapoli della linea Foggia-Brindisi, ora compresa nella Sezione interna dei Lavori di Bari, passa a far parte della Sezione dei Lavori di Foggia.

La Divisione dei Lavori di Bari provvederà per la delimitazione chilometrica dei tronchi di sorveglianza.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta dell'8 ottobre 1913.

Ordine di Servizio N. 339. (M.).
Facoltà di servizio nella stazione di Granaiolo.

La stazione di Granaiolo viene disabilitata dai trasporti a P. V. O. per conto della Amministrazione della Casa dei Marchesi Pucci ed abilitata invece agli analoghi trasporti per conto della Amministrazione della Casa del Marchese Ippolito Niccolini.

La facoltà della stazione di Granaiolo di effettuare e ricevere trasporti a P. V. O. tanto per conto della Società Italiana per l'industria degli zuccheri, quanto per conto della Casa del Marchese Niccolini, deve intendersi limitata unicamente ai trasporti a vagone completo da caricarsi e scaricarsi nel binario di raccordo della predetta Società Italiana per l'industria degli zuccheri.

Per conseguenza la nota (10) a pag. 45 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) », deve essere così modificata:

« (10) Limitatamente ai trasporti a vagone completo per conto « della Società Italiana per l'industria degli zuccheri e dell'Ammi« nistrazione della Casa del Marchese Ippolito Niccolini, fruenti « di binario di raccordo ».

Ordine di Servizio N. 340. (C.).
5ª Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1918).

È stata pubblicata la 5ª appendice alle tariffe e condizioni per trasporti valevoli per la Sicilia (edizione luglio 1912).

Detta appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'ufficio *Contabilità dei prodotti* di Firenze e verrà messa in vendita al pubblico al prezzo di cent. 15.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 341. (C.).

14ª Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1913)

È stata pubblicata la 14ª appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908).

Detta appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'ufficio *Contabilità dei prodotti* di Firenze e verrà messa in vendita al pubblico al prezzo di cent. 15.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 342. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 328-1913).

Con riferimento agli Ordini di Servizio N. 68 e 252 1913, che restano abrogati, nella parte I *B* della tariffa Italo-Belga (edizione 1° maggio 1913) dovranno essere introdotte le seguenti nuove voci riguardanti i foraggi concentrati.

Nomenclatura e classificazione italiana.

28 a	V. 26 a	Carne seccata e polverizzata per foraggio.	1	a	14	8	17	2	20 a	20 b 21 (7)
164 a	P. 4 a	Fosfato di calce sotto forma di precipitato d'ossa o di polvere d'ossa per foraggio. . .	1	a	16	5 8	19 22	2	20 *a*	21
260 a	O. 7	Ossa macinate o tritate	1	a	16	5 8	19 22	2	20 *a*	21

(7) Applicabile ai soli trasporti da e per i porti di mare del Belgio e da o per quello di Terneuzen.

Nomenclatura francese.

7	260 a	Os broyés ou concassés.
4 a	164 a	Phosphate de chaux, sous forme de précipité d'os ou poudre d'os, pour nourriture d'animaux.
26 a	28 a	Viande séchée et pulvérisée pour nourriture d'animaux.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 343. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Calatabiano.

Dal 17 ottobre 1913 la fermata di Calatabiano, della linea Messina-Siracusa, viene trasformata in stazione coi seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori al Km. 53 + 681,53, a destra nel senso da Messina a Catania;

— due binari di corsa, compresi fra le progressive Km. 53 + 386,36 e Km. 53 + 802,58, della lunghezza utile di m. 315;

— scalo merci P. V., piano caricatore con carico di fianco, binari merci per carico diretto e bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo od alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 582 quello verso Catania e di m. 592 quello verso Messina; il semaforo, lato Catania, è preceduto da un dischetto fisso di rallentamento alla distanza di m. 300;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5442, con la chiamata K T.

I deviatoi estremi sono muniti di fermascambi di sicurezza.

Dalla data suddetta la nuova stazione di Calatabiano verrà abilitata a tutti i trasporti - in servizio interno e cumulativo italiano - di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, senza alcuna limitazione,

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni si dovranno apportare le modificazioni di cui l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 344. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Nella parte II A della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con effetto immediato, le seguenti modificazioni:

I nomi delle stazioni di	alle pagine	vanno annullati e sostituiti come appresso:
Görz S. B. . .	XI-13-51-82-107 e 110-114-121-129-142	Görz Südbahnhof
Graz Südbahnhof.	XIV-13-60-83-107 e 110-115-119-126*a*-148-153-154	Graz Hauptbahnhof
Kapfenberg .	XV-16-61-87-110-115-154-156	Kapfenberg Südbahnhof
Laibach Südbahnhof.	XIV-18-47-50-53-62-90-107 e 111-115-119-121-129-130-142-147-153-154-156	Laibach Hauptbahnhof
Leoben Südbahnhof.	XVII-19-49-54-63-92-111-115-119-121-142-155	Leoben Hauptbahnhof
Neunkirchen .	XVIII-22-64-116-125	Neunkirchen Südbahnhof
Ronchi . . .	XX-24-129	Ronchi Südbahnhof
St. Egyden. .	XXI-116	St. Egyden Südbahnhof
Wiener Neustadt.	XXIV-34-45-70-107*g*-113-117-120-126-131-142-148-155-159	Wiener Neustadt Hauptbahnhof

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 82 (S.).

Contegno del personale nelle elezioni amministrative e politiche.

Pervengono alla Direzione Generale reclami perchè agenti ferroviari si ingeriscono nelle lotte amministrative ed in quelle politiche valendosi anche dell'ascendente che è loro dato dal grado per influire sui dipendenti, ovvero dei poteri che sono loro conferiti per il disimpegno delle loro attribuzioni di servizio, per appoggiare l'uno o l'altro partito in competizione.

A tale riguardo avverto il personale tutto che, come l'Amministrazione intende astenersi da qualsiasi ingerenza in questioni estranee al servizio e lascia ciascun funzionario ed agente libero di votare secondo i propri convincimenti, essa del pari esige che nessuno, col proprio contegno, con le parole o con gli atti venga meno a quella serena e dignitosa neutralità che si addice ai pubblici funzionarii.

In particolare poi avverto che mi riservo di adottare provvedimenti disciplinari sopratutto verso chi esercitasse in qualsiasi modo azione di pressione o di propaganda su suoi dipendenti, ovvero nell'esercizio delle sue attribuzioni mostrasse di non essere unicamente e rigidamente guidato dal sentimento dei doveri che impongono le attribuzioni stesse e l'interesse del pubblico servizio.

Circolare N. 83 (M.).

Servizio cumulativo colla Ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 215-1911).

Dalla Società Veneta sono state mosse lagnanze perchè una grande quantità di trasporti di collettame provenienti specialmente dalla Lombardia, dal Piemonte e dalla Liguria e destinati a sta-

zioni interne della Ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto, vengono eseguiti pel transito di Ferrara anche quando risulta più economica la via di Persiceto.

Si richiama sulla cosa l'attenzione delle stazioni interessandole a provvedere per la regolare tassazione e istradamento dei trasporti di cui trattasi a termini di quanto dispone il punto 2 dell'Ordine di Servizio N. 215-1911.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 84 (M.).

Attivazione al servizio dei privati dell'ufficio telegrafico interno della Direzione Generale, ex Villa Patrizi.

A datare dal giorno 20 ottobre 1913, l'ufficio telegrafico interno della Direzione Generale, ex Villa Patrizi, assumerà il servizio dei telegrammi privati e di Stato limitatamente al ricevimento dei telegrammi diretti agli uffici della Direzione Generale ed alla trasmissione di quelli presentati tanto dagli uffici quanto dalle persone che per ragioni di servizio trovansi nel palazzo.

L'orario da osservarsi dall'ufficio telegrafico per detto servizio sarà dalle ore 8 alle 21 durante tutto l'anno.

COMUNICATO

Si porta a conoscenza degli interessati la risposta data l'11 ottobre ai rappresentanti della 7ª e 31ª categoria del personale riguardo a desiderata fatti conoscere al Direttore generale in ordine all'esame indetto pel passaggio dalla qualifica di Aiutante applicato a quella di Applicato.

L'Amministrazione, come venne dichiarato nelle conferenze parziali del 21 ottobre e 4 e 5 novembre 1912, non può passare gli Aiutanti applicati alla qualifica superiore di Applicato senza accertare che gli agenti siano in possesso dei voluti requisiti di coltura, e ciò anche in applicazione dell'articolo 18 del Regolamento del Personale.

L'Amministrazione ha facilitato col concorso interno il passaggio degli Aiutanti applicati ad Applicati non richiedendo ad essi nulla più di ciò che richiede ai nuovi assunti, mentre poi resta sempre aperta agli Aiutanti applicati la via degli esami di passaggio (1) alla carriera superiore, basati, per gli anziani, specialmente sulle materie di servizio.

---

(1) Gli esami, cui qui si accenna, e che vengono mantenuti, *senza condizioni di titoli di studio*, sono i seguenti:

A) Per il personale degli uffici.

1° Esami su materie di cultura e di servizio per gli Aiutanti applicati stabili e con almeno tre anni di anzianità nel grado 12°.

2° Esami prevalentemente su materie di servizio per gli Aiutanti applicati con almeno 20 anni di servizio e almeno 9 anni di anzianità nel grado 12°, oppure con stipendio non inferiore a lire 1950.

B) Per il personale delle stazioni.

1° Esami di abilitazione al servizio del movimento per gli Aiutanti applicati stabili con almeno tre anni di anzianità nel grado 12° ed in possesso di tutte le altre abilitazioni.

(Eccezionalmente vennero ammessi a questi esami anche Aiutanti applicati con soli due anni di anzianità di grado quando il numero

Si deve tener presente che le disposizioni adottate per l'esame interno per la qualifica di Applicato, non prescrivendo limiti di età e di posti, favoriscono gli Aiutanti applicati in servizio che sono in possesso del voluto titolo di studio e delle cognizioni occorrenti a chi viene rivestito della qualifica di Applicato.

Le modalità del concorso recentemente indetto per l'ammissione di nuovo personale amministrativo col grado di Applicato non costituiscono un motivo sufficiente per condurre, come verrebbe richiesto, all'automatico cambio di qualifica degli Aiutanti applicati ad Applicati, inquantochè il concorso stesso, per quanto richieda per l'ammissione lo stesso titolo di studio dei precedenti concorsi per posti di Aiutante applicato, è basato peraltro su prove complementari e su programma più vasto.

Da quanto sopra è detto emerge che i provvedimenti ora in corso non sono per nulla in opposizione alle dichiarazioni già fatte alla passata Rappresentanza, nè possono dare ragionevole motivo di protesta, tanto più che la maggiore anzianità di servizio che avranno gli Applicati promossi in seguito all'esame interno in confronto degli Applicati nuovi assunti, costituirà per loro un elemento utile nei riguardi dell'ulteriore carriera.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

degli aspiranti coll'anzianità di 3 anni non era sufficiente per coprire i posti vacanti).

2° Esami sul telegrafo, sulle gestioni contabili e sulle principali disposizioni di movimento per gli Aiutanti applicati con almeno 5 anni di anzianità nel grado 12° ed in possesso di tutte le abilitazioni, escluso il movimento.

3° Esami sul telegrafo e sulle gestioni contabili per gli Aiutanti applicati con almeno 10 anni di anzianità nel grado 12°.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 343-1913.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) »:

— a pag. 21, di contro al nome della stazione di *Calatabiano*, sostituire le indicazioni esistenti nelle colonne dal 6 al 21 con le seguenti:

/ V / B / G / A / O / V / B / S. / — / — / F / — / — / 1 / 30 / — /

A piè di pagina depennare le note (8) e (9).

— a pag. 167, nella tabella polimetrica N. 112 (Messina-Siracusa) modificare le distanze dalla stazione di Calatabiano a quelle sottoindicate, come in appresso:

a Milì	Km. 46	a Cannizzaro	Km. 36
a Scaletta Zanclea	» 36	a Catania C.	» 42
a Roccalumera M.	» 25	a Catania P.	» 45
a Fiumefreddo S.	» 4	a Valsavoia	» 65
a Guardia Mangano	» 21	a Megara Iblea	» 105
a Acireale	» 28		

Analoghe modificazioni saranno da praticarsi nei prontuari manoscritti della stazione di Calatabiano, nei quali si dovranno anche aumentare di un Km. le attuali distanze esposte di contro ai nomi delle stazioni della linea Valsavoia-Caltagirone.

Nei prontuari invece di tutte le altre predette stazioni, appartenenti alle linee Messina-Siracusa e Valsavoja-Caltagirone, si dovranno, conseguentemente, apportare le opportune varianti nella distanza esposta per la stazione di Calatabiano.

Infine nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc., da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) » la distanza da Calatabiano a Catania Porto dovrà esere modificata in Km. 45.

Ordine di Servizio N. 15v (S.).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli Deputati e Senatori.

In seguito all'avvenuto scioglimento della Camera dei Deputati, i biglietti gratuiti serie B° ed i relativi buoni bagaglio emessi per il 5° anno della XXIII^a Legislatura. di cui all'ordine di servizio N. 1v inserito nel Bollettino ufficiale 6 marzo 1913, N. 10, scadono di validità il giorno precedente quello delle elezioni generali e non possono quindi essere accettati dalle stazioni oltre la mezzanotte del 25 ottobre 1913.

Però, il viaggiatore al quale scadessero il biglietto serie B° ed i buoni bagaglio durante la corsa, può utilizzarli sino alla stazione per la quale sono stati vidimati o per quella dove eventualmente egli intendesse di effettuare una fermata.

In ogni altro caso, i viaggiatori che presentassero biglietti serie B° scaduti di validità, dovranno pagare il biglietto a tariffa ordinaria; altrimenti il personale di controlleria dovrà ritirare il biglietto serie B°, regolandosi così come è indicato negli ultimi due capoversi della circolare N. 12-1911 (1).

---

(1) In caso di rifiuto ad effettuare il pagamento delle dovute tasse e sopratasse, non verrà rilasciato ai detti viaggiatori il mod. C.-204. senza prezzo, in sostituzione del biglietto serie B°, da ritirarsi, e saranno da adottare verso di essi i medesimi provvedimenti stabiliti pei viaggiatori ordinari.

In tutti indistintamente i casi di disguido o d'irregolarità dovrà farsi rapporto all'ufficio superiore, allegando il biglietto serie B° ritirato, i cui estremi devono essere riportati, come di regola, sul mod. C.-204, quando quest'ultimo sia rilasciato.

⁂

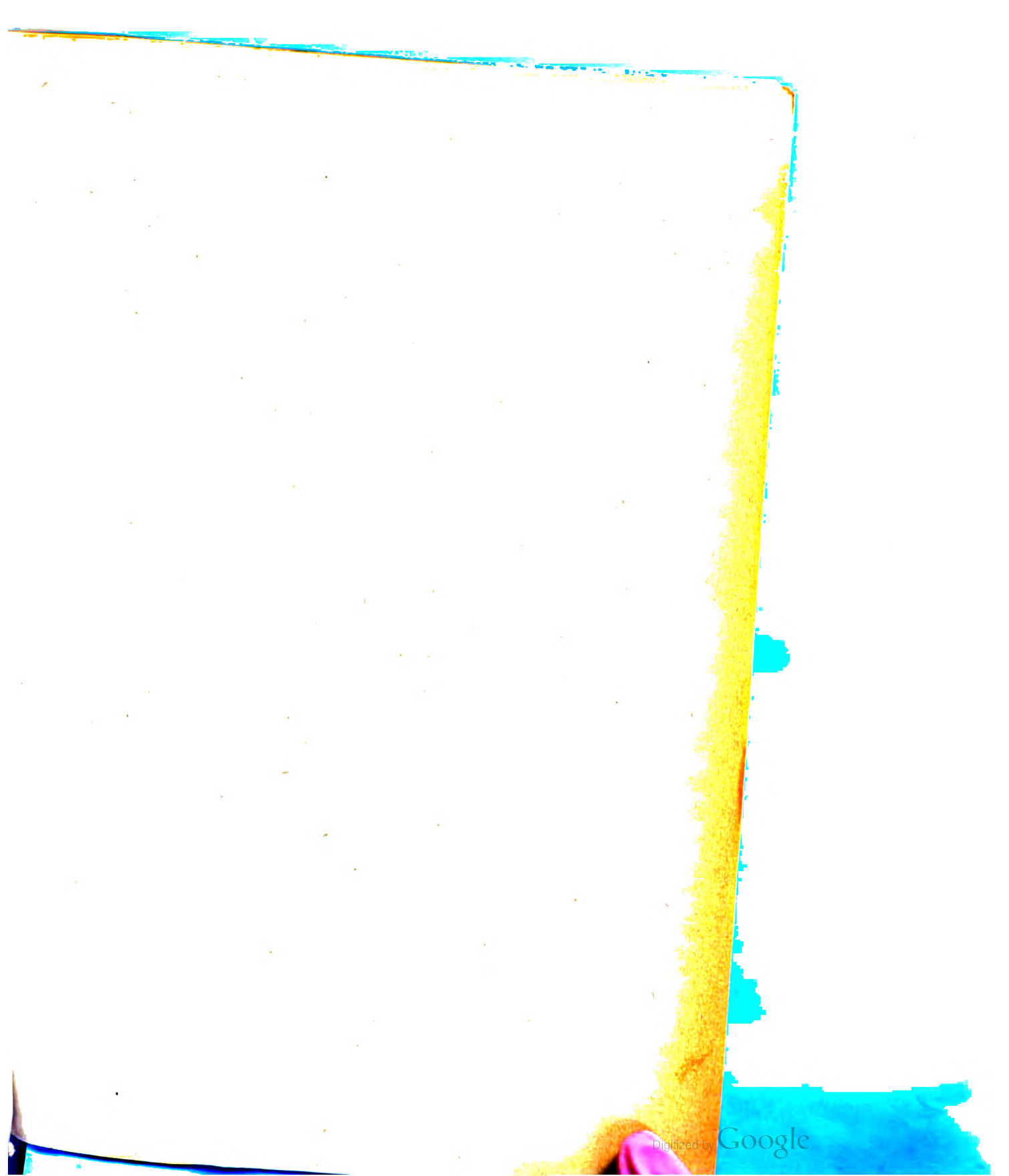
Per il 1° anno della nuova Legislatura (XXIV^{a}) verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 25 ottobre 1914, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono principalmente per un bordo *bleu* ai quattro lati del biglietto e dello scontrino di controllo, e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 1° della XXIV^{a} Legislatura.

Si richiamano le disposizioni contenute nell'ordine di servizio N. 1^{v}-1913 e nella circolare N. 12-1911 suddetti, avvertendo in modo particolare che i biglietti serie B° non possono essere validi che da o per Roma, debbono essere sempre completati con l'indicazione del percorso, del nome e cognome della persona che viaggia, della data del rilascio e firmati a penna dall'onorevole Senatore o Deputato che li ha rilasciati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

SENTENZA

Responsabilità del ricorso al Consiglio di Stato nell'ipotesi del N. 5 dell'art. 23 della legge 17 agosto 1907 N. 638. - Requisiti necessari. - Limiti alla richiesta del ricorrente.

Per l'Art. 90 *del Regolamento* 17 *agosto* 1907 *N.* 642 *sulla procedura dinanzi le Sezioni giurisdizionali del Consiglio di Stato, quando più siano i ricorrenti contro un unico provvedimento, basta che l'atto di costituzione in mora della Amministrazione sia intimato da uno solo di essi.*

Non costituisce violazione degli art. 90 *e* 91 *stesso Regolamento il fatto che il ricorso sia indirizzato alla Sezione V anzichè al Presidente, e che sia notificato per mano dell'Ufficiale Giudiziario anzichè depositato in Segreteria.*

Per la proponibilità in tesi del ricorso, a termini dell'art. 23 *N.* 5 *della legge sul Consiglio di Stato, sono requisiti sufficienti:*

1° *un giudicato dell'autorità giudiziaria che, riconoscendo la lesione di un diritto del privato, obblighi l'Amministrazione a reintegrarlo, lasciando all'autorità amministrativa il provvedere alla reintegrazione nei modi e coi mezzi adeguati;*

2° *la mancanza di un qualsiasi principio di attuazione del provvedimento reintegrativo.*

La giurisdizione di cui al detto articolo compete senza limiti alla V Sezione anche in confronto delle Amministrazioni dello Stato, non senza premunirsi, ove sia prescritto, del voto dei corpi o collegi tecnici aventi speciali attribuzioni consultive.

E' però ultronea ed inammessibile la pretesa del privato ricorrente, sia di prendere esso direttamente, sia di sentir ordinare

dalla Sezione, provvedimenti intesi alla osservanza del giudicato, diversi da quelli offerti e predisposti dalla Amministrazione, specialmente quando questi si ravvisino idonei al fine, dovendosi in tal caso limitare la Sezione alla prefissione di un termine perentorio per la loro esecuzione.

CONSIGLIO DI STATO, 5ª Sezione, 1-26 febbraio 1913, Provincia e Comune di Novara contro Ministero dei Lavori Pubblici e Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con citazione del 17 e 19 agosto 1894 il Comune di Novara, al quale poi si associò la Provincia, convenne innanzi al Tribunale locale il Ministero dei LL. PP. e la Società per le Ferrovie del Mediterraneo per sentir dichiarare:

1° Esser tenuti i convenuti a far cessare l'impedimento che al passo a livello a nord della citta sulla strada pel Sempione, già nazionale ed ora provinciale, si frappone all'esercizio libero, sicuro e comodo del pubblico transito, tanto a piedi che con veicoli ristabilendo in convenienti condizioni il transito stesso.

2° Ed a tale effetto dovere così, a loro spese ivi costruire un cavalcavia od un sottovia corrispondente ai requisiti di cui sopra, nel modo che, in difetto di accordi, verrà stabilito da perito nominato dal Tribunale, e constantemente mantenerlo in buono e lodevole stato di servizio. Nominarsi ai premessi scopi un perito con incarico di allestire, entro quel breve termine che gli verrà prefisso, il progetto della detta opera e a presentarlo, corredato dalle spiegazioni e disegni, che portanno occorrere.

Il Tribunale con sentenza del 12-14 marzo 1903 accolse la prima domanda e dichiarò l'incompetenza dell'autorità giudiziaria riguardo alla seconda.

Ricorsero le amministrazioni soccombenti in appello e poi in cassazione, ma sempre con esito negativo, cosicchè la sentenza del Tribunale passò in cosa giudicata.

Ritennero i collegi giudicanti che l'aumento del numero dei binari, e dei convogli transitanti lungo il passo a livello in que-

stione costituisce un illegittimo e incompatibile aggravio di servitù, per cui l'art. 229 della vigente legge su LL. PP. dichiara tenuto chi costruisce una ferrovia a ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza tutte le comunicazioni pubbliche e private che ne rimanessero interrotte, ed aggiunge che questo egli deve fare a proprie spese.

A questo punto osserva il Comune di Novara, ricorrente in questa sede, che fra esso e la Amministrazione ferroviaria era interceduta addì 2 giugno 1882 una convenzione, con la quale la Amministrazione predetta aveva riconosciuto l'incaglio che dalle nuove opere derivava alla viabilità, ed aveva assunto l'impegno di provvedere al disincaglio, sanzionando così mediante un contratto l'obbligo derivante dalla legge. Con la medesima convenzione la Amministrazione ferroviaria si era obbligata a mantenere lo *statu quo* di allora. Invece, a quanto afferma il Comune, a causa dell'ampliamento della stazione di Novara e della costruzione di nuovi binari, il libero transito pel passaggio a livello rimase sempre più ostacolato.

Continua il Comune osservando che, passata la sentenza del Tribunale in cosa giudicata, l'Amm. ferroviaria nulla ha fatto per darvi esecuzione.

Perciò adesso il Comune e la Provincia di Novara ricorrono a questa Sezione, a sensi dell'art. 23 N. 5 della vigente legge sul Consiglio di Stato, 17 agosto 1907, N. 638, premesso, giusta il disposto dell'art. 90 del regolamentod i procedura di pari data, l'atto di costituzione in mora, che fu notificato dalla Provincia tanto al Ministero dei LL. PP. quanto all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il 29 marzo 1911.

Il ricorso è fondato sui seguenti motivi:

1ª Per l'art. 23 N. 5 della legge sul Consiglio di Stato ora citata, la 5ª Sezione di questo Consiglio decide dei ricorsi diretti ad ottenere l'adempimento dell'obbligo dell'autorità amministrativa di conformarsi, in quanto riguarda il caso deciso, al giudicato dei Tribunali che abbia riconosciuto la lesione di un diritto civile o politico.

Ma nella fattispecie l'autorità giudiziaria ha dichiarato l'obbligo dell'amministrazione di far cessare l'impedimento, che al passo a livello di Porta Sempione si frappone all'esercizio libero,

sicuro e comodo del pubblico transito, e di ristabilire in convenienti condizioni il transito stesso, e tutto ciò a spese di essa ammnistrazione. Ciò posto, la decisione della 5ª Sezione deve essere l'attuazione concreta della declaratoria di diritto fatto dal magistrato ordinario e non già una inutile ripetizione di tale declaratoria. A sostegno di questa tesi si richiama alla dottrina e alla giurisprudenza.

2° Per ottenere l'adempimento della cosa giudicata, non potendosi per evidenti ragioni di pubblica utilità, deviare nè la ferrovia nè la strada ordinaria non rimane che costruire un cavalcavia, oppure un sottovia, e non sembrando attuabile un sottovia per le condizioni idrologiche della località, non resta che il partito del cavalcavia — la di cui convenienza è dimostrata dagli atti depositati, e specialmente dai progetti redatti dagli uffici tecnici delle amministrazioni ricorrenti.

Concludono i ricorrenti chiedendo piaccia alla Sezione previa occorrendo verificare a mezzo di perito del prodotto progetto di cavalcavia, di ordinare all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato l'esecuzione a sua cura e spese, entro un termine congruo da prefiggere. Quanto meno commettere ad uno o tre periti l'incarico di allestire il progetto, corredandolo degli occorrenti disegni dei lavori e delle opere necessarie per togliere l'impedimento di cui si tratta, e per ristabilire in convenienti condizioni il transito, e di riferire in quale termine lavori ed opere possono essere compiuti. Ed a suo tempo ordinare all'Amministrazione predetta di eseguire il tutto a sue spese entro quel termine. Condannare l'Amministrazione alle spese del giudizio.

Il ricorso firmato dal Presidente della Deputazione Provinciale di Novara e dal ff. di Sindaco di Novara, autorizzati dai rispettivi Consigli, nonchè dagli avv. G. B. Torelli ed Ettore Silva, è stato notificato il 10 febbraio 1912 al Ministero dei LL. PP. ed all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ed è stato depositato con varii documenti nella Segreteria di questa Sezione il 15 febbraio 1912.

Si è costituita resistente l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato rappresentata e difesa dagli avv. Giuseppe Silvestre e Giuseppe Manganelli, come da mandato dell'avv. Capo depositato in Segreteria il 26 febbraio 1912. Ed è sottoscritto dai due pre-

detti avvocati una memoria difensiva, la quale, con molti documenti, è stata depositata in Segreteria il 4 febbraio 1913.

Comincia essa una dettagliata esposizione dei precedenti di fatto, nell'intento principale di dimostrare che l'Amministrazione dello Stato fin dal 1907 iniziò col Comune e la Provincia di Novara le trattative occorrenti per la costruzione di un cavalcavia in esecuzione della sentenza del Tribunale passata in giudicato, e che, se tali trattative non ebbero pronto esito, ciò si deve agli indugi frapposti dal Comune.

Nonostante che la Provincia addì 29 marzo 1911 notificasse l'atto di costituzione in mora, l'Amministrazione ferroviaria continuò gli studi e compilò un progetto approvato nel marzo del 1912 dal Consiglio di Amministrazione, ed agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, dal Consiglio di Stato; cosicchè con decreto ministeriale del 31 marzo 1912 disposta l'esecuzione dei lavori. Intanto il Comune e la Provincia ricorrevano a questa Sezione, differendo però la discussione del ricorso, in attesa di conoscere se la Amministrazione ferroviaria avrebbe accettato i progetti redatti dai loro uffici tecnici.

L'Amministrazione non era in massima aliena dall'accettare tali progetti, ma anche questa volta le trattative amichevoli fallirono per la poca buona volontà del Municipio, talchè l'Amministrazione si è decisa ad eseguire senz'altro il progetto proprio, ed ha impartito ai dipendenti uffici le opportune istruzioni fin dal 31 dicembre p. p.

Ciò premesso, la memoria osserva che non si può parlare di inesecuzione del giudicato per colpa dell'Amministrazione, la quale ben tre progetti di cavalcavia ha allestito: nel 1907, nel 1909 e nel 1912, e non ha potuto eseguirli per le crescenti esigenze e gli ostacoli dei due enti interessati, che spesso non sono neppure concordi fra loro. La buona volontà dell'Amministrazione si infranse di fronte alla ostinazione degli enti locali, e specialmente del Comune, il cui Capo non intervenne neppure a colloqui fissati di comune accordo e da lui domandati.

Venendo ora ad esaminare più specialmente il ricorso, la memoria osserva in rito, che l'atto di costituzione in mora fu notificato ad istanza della sola Provincia e non anche del Comune; che

il ricorso è diretto non al Presidente ma alla Sezione, e fu indebitamente notificato a mezzo di ufficiale giudiziario.

Ma, senza insistere troppo in queste eccezioni, la memoria deduce l'improponibilità del ricorso per le seguenti ragioni:

1° Mancanza di un giudicato, giacchè la sentanza del 14 marzo 1903 si limita ad una *declaratoria juris* circa l'obbligo della Ferrovia di far cessare l'impedimento al transito, ma nulla dice sul mezzo e sul modo per conseguire tale cessazione.

2° Mancanza di un provvedimento definitivo dell'Amministrazione che abbia violato e disconosciuto quel giudicato.

Al contrario dalla precedente narrativa risulta che l'Amministrazione ha fatto quanto stava in lei per darvi esecuzione; mentre per dar vita ad un ricorso, sarebbe stato necessario un atto dell'Amministrazione contrario al giudicato, o quanto meno l'inerzia dell'Amministrazione stessa.

Finalmente la memoria eccepisce che un difetto assoluto di giurisdizione impedisce a questa Sezione di accogliere il ricorso. Con questo infatti si domanda la sostituzione del Comune di Novara o del Consiglio di Stato all'Amministrazione dei Lavori Pubblici nella ideazione ed esecuzione di opere ferroviarie. Questa materia è di esclusiva competenza dell'Amministrazione attiva, come le stesse sentenze, sulle quali il ricorso si fonda, riconobbero; cosicchè aderendo alle istanze dei ricorrenti, la Sezione invece di giudicare amministrerebbe. A sostegno di questa tesi la memoria fa richiamo alla dottrina, nonchè agli art. 87 e 88 del regolamento di procedura, in forza dei quali la esecuzione delle decisioni si fa in via amministrativa; il che dimostra che questa Sezione non può imporre atti alla autorità amministrativa suprema, altrimenti questa dovrebbe ordinare l'esecuzione a sè medesima.

Conclude la memoria chiedendo piaccia alla Sezione, giudicato come di ragione sulle pregiudiziali di irricevibilità, e specialmente per la mancata costituzione in mora da parte del Comune, di dichiarare improponibile il ricorso per mancanza dei requisiti di legge per adire la quinta Sezione o quanto meno rigettarlo per difetto di giurisdizione. Subordinatamente e nel merito dichiarare insussistente l'ineadempienza dell'Amministrazione al giudicato 12 marzo 1903, ed il diritto dell'Amministrazione stessa di riservare

a sè, intesi, ove del caso, gli enti locali, il giudizio di convenienza, idoneità e sufficienza delel opere destinate alla rimozione dell'impedimento di cui si tratta, e respingere quindi il ricorso; con la condanna solidale, in ogni caso dei ricorrenti alle spese ed onorarî.

Nella pubblica udienza gli avvocati dei ricorrenti osservano che le eccezioni di irricevibilità non hanno alcun fondamento perchè il ricorso è indirizzato alla Sezione e quindi implicitamente anche al Presidente; la notifica a mezzo di ufficiale giudiziario è voluta dal regolamento di procedura, e la costituzione in mora fatta a cura di un ricorrente giova senza dubbio anche all'altro trattandosi di un ricorso unico. Nel merito osservano che l'Amministrazione non ha neppure iniziato la costruzione del cavalcavia, che il progetto da essa redatto nel 1911 non è mai stato comunicato agli enti locali, che questi non sono mai stati fra loro discordi, anzi di comune accordo fecero conoscere all'Amministrazione il loro progetto. La vera ragione degli indugi dell'Amministrazione sta in ciò che questa vorrebbe porre almeno in parte la spesa del cavalcavia a carico degli enti locali, il che è contrario alla legge ed al giudicato. Contro la eccezione di improponibilità osservano che, ammessa questa, non vi sarebbe più alcun mezzo per costringere l'Amministrazione a uniformarsi ai giudicati. Col consenso della controparte depositano alcuni documenti.

L'avvocato della parte resistente risponde che gli enti locali vorrebbero l'esecuzione di un progetto più costoso, che permettesse la costruzione di una tramvia. Osserva che con l'approvazione del progetto l'Amministrazione ha già cominciato l'esecuzione.

Ambedue le parti si riportano alle deduzioni e conclusioni contenute nelle rispettive memorie.

DIRITTO,

Considerato sulla prima eccezione di irricevibilità sollevata dalla resistente Amministrazione, che l'art. 90 del regolamento di procedura dinanzi al Consiglio di Stato vuole che prima di proporre il ricorso di cui all'art. 23 n. 5 della legge, l'Amministrazione sia posta in mora di provvedere. Data la separazione delle giurisdizioni

ordinaria ed amministrativa, la disposizione è perfettamente logica, ed ha per iscopo di far conoscere alla Amministrazione lo intendimento della controparte di fare eseguire il giudicato, e di offrirle modo di evitare una nuova lite, con darvi esecuzione spontanea.

Ora quando con un solo ricorso si chiede la esecuzione di un unico giudicato, è chiaro che basta un solo avviso all'Amministrazione per porla in mora; cosicchè se i ricorrenti sono più è sufficiente che uno solo di essi abbia dato esecuzione a quanto prescrive l'art. 90 del regolamento di procedura perchè l'Amministrazione debba ritenersi costituita in mora di fronte a tutti.

Considerato sulla seconda eccezione che l'art. 90 ora ricordato dice bensì che i ricorsi della specie si propongono con domanda diretta al Presidente della quinta Sezione; ma questa disposizione, intesa a semplificare il procedimento, non si potrebbe senza cadere nell'assurdo, interpretare nel senso che il ricorso diretto alla Sezione nel modo ordinario contemplato dall'art. 6 del regolamento stesso sia nullo.

I casi di nullità sono indicati nell'art. 17, il quale non contempla certamente la fattispecie in esame.

Che per una ragione analoga è inattendibile la terza eccezione pregiudiziale relativa al modo con cui il ricorso è stato notificato.

Anche qui sarebbe da esaminare e discutere se l'art. 91 del regolamento di procedura abbia inteso di concedere una forma di comunicazione più semplice ed economica, ma non si potrà mai contestare che la parte, la quale si vale dei modi ordinari di notificazione come hanno fatto gli attuali ricorrenti, sia perfettamente in regola con la legge.

Che per tali ragioni tutte le eccezioni preliminari di natura formale sollevate dal patrocinio dell'Amministrazione devono dichiararsi prive di fondamento.

Passando ora ad esaminare le eccezioni di improponibilità, elevate pure dalla parte resistente, è da osservare circa l'asserta mancanza di un giudicato che è vero che l'autorità giudiziaria si limitò a dichiarare l'obbligo della Ferrovia di far cessare l'impedimento al transito, ma così giudicando essa agì rettamente. Se avesse condannato la pubblica Amministrazione a compiere una determinata opera, avrebbe oltrepassato quei confini, che la legge del 20 marzo 1865, allegato *b*, volle stabilire fra i due poteri giudiziario

ed amministrativo; confini, in virtù dei quali l'autorità giudiziaria può bensì dichiarare che un dato stato di cose creato dalla pubblica amministrazione è lesivo del diritto di un privato o di un ente morale, ma spetta esclusivamente all'autorità amministrativa di attuare i provvedimenti necessari a far cessare lo stato di cose lesivo del diritto. Appunto perchè l'autorità giudiziaria deve limitare la sua azione a riconoscere la lesione di un diritto, la legge ha istituito la giurisdizione complementare di questa Sezione, alla quale incombe di fare quanto nei rapporti fra privati e pubblica amministrazione non è permesso di fare al giudice ordinario. Se la sentenza del Tribunale avesse avuto quelal maggiore portata di cui parlano i difensori della parte resistente, a prescindere dalla illegalità, in cui sarebbe incorsa, non si vede quale interesse avrebbero più avuto i vincitori del dibattito giudiziario di adire questa Sezione, alla quale soltanto allora, a detta del resistente avrebbero potuto rivolgersi. La prima condizione di proponibilità, cioè la esistenza di un giudicato, che offra una base legittima al ricorso contenzioso amministrativo, concorre dunque senza dubbio nel caso presente.

Considerato circa la seconda condizione, che i resistenti medesimi ammettono che non soltanto il fatto positivo della pubblica amministrazione contrario al giudicato, ma eziandio il silenzio della stessa costituisca un motivo sufficiente di ricorso per la controparte. La asserzione è vera, ma non è completa.

Infatti l'art. 23 N. 5 surriferito della legge sul Consiglio di Stato parla dei ricorsi diretti ad ottenere l'adempimento dell'obbligo dell'autorità amministrativa di conformarsi al giudicato dei Tribunali; il che dimostra che si può ricorrere non soltanto quando la pubblica amministrazione, o in modo esplicito, oppure implicitamente, col silenzio cioè o con la inerzia, abbia dimostrato di non volere al giudicato prestare il debito ossequio, ma anche allorchè, pure protestando a parole o anche con qualche atto preparatorio, di volervi ottemperare, non vi abbia di fatto ottemperato. È bensì vero che nella realtà della vita, non tutti i provvedimenti possono attuarsi in un istante, e ve ne sono molti, i quali richiedono lungo tempo e accurata preparazione, ma tutto ciò costituirà talora una buona ragione perchè questa Sezione, giudicando nel merito, respinga i ricorsi, ma non perchè essa debba dichiararli prima di ogni

esame improponibili. Per la responsabilità, basta che sia accertato in fatto che il giudicato non è stato adempiuto. Ora nella fattispecie è fuor di contestazione che il cavalcavia, la costruzione del quale le parti concordemente ritengono essere il modo migliore e più utile per dare esecuzione al giudicato del 1903, non è stato ancora costruito; e ciò basta per dimostrare che anche la seconda condizione per la proponibilità del gravame concorre, e che la relativa eccezione sollevata dal resistente è da rigettare.

Considerato, circa l'altra eccezione di difetto assoluto di giurisdizione in questa Sezione che la memoria presentata nell'interesse delle Ferrovie dello Stato dice in sostanza che per legge le ferrovie dipendono dall'amministrazione pubblica, alla quale soltanto spetta di stabilire le modificazioni da introdursi nel loro modo di essere, senza che nessuna giurisdizione, neppure quella contenziosa amministrativa, possa in ciò intromettersi senza usurpare le funzioni dell'Amministrazione attiva. Dal che discende e la memoria espressamente lo riconosce, che la tutela giurisdizionale deferita a questa Sezione mal si adatta ad emendare od imporre atti spettanti all'autorità amministrativa suprema; anche, perchè dovendo l'esecuzione delle decisioni farsi in via amministrativa, ne verrebbe in tal caso l'assurdo che la pubblica amministrazione dovrebbe ordinare la esecuzione a sè médesima.

Considerato che l'art. 23 N. 5 della legge sul Consiglio di Stato parla dell'obbligo dell'autorità amministrativa di uniformarsi al giudicato, senza punto distinguere fra autorità e autorità. Se la dottrina del resistente fosse vera, ne verrebbe che lo articolo si applicherebbe sì alle autorità amministrative locali o subalterne, ma non a quella suprema, cosicchè la tutela della legge mancherebbe appunto nei casi in cui è più necessaria, giacchè contro le male fatte delle autorità amministrative minori abbondano i rimedi gerarchici, che mancano affatto quando il dispregio del giudicato sia opera del potere amministrativo supremo. Nè si dica che sopra questo ultimo vi è il controllo parlamentare, giacchè, a prescindere dalle ragioni pratiche le quali rendono qualche volta tale controllo poco efficace, è certo che il legislatore ha in più circostanze ritenuto opportuno di circondare la tutela del diritto e della libertà dei cittadini di altre più dirette garanzie, le quali punto non escludono la responsabilità politica del Governo.

Sarebbe dunque contrario ai principî dell'ermeneutica legale, ed agli intendimenti del legislatore, lo introdurre nel disposto dell'art. 23, N. 5 del T. U. 17 agosto 1907, N. 638, una restrizione che non è conforme nè alla lettera nè allo spirito della legge. È ben vero che questa dispone che le decisioni si eseguiscono in via amministrativa; ma ciò dimostra soltanto che il legislatore ha confidato nello spontaneo ossequio, che in paese civile il Governo non può non prestare ai giudicati di un tribunale supremo, e non ha creduto necessario di ricorrere ad interventi estranei: ma non già che sulle materie, sulle quali il provvedere spetta al Governo centrale, non possa mai il magistrato amministrativo pronunciare. È pur vero che vi sono provvedimenti, specialmente di indole tecnica, che possono essere convenientemente indicati ed attuati solo dall'Amministrazione attiva, presso la quale funzionano i necessari organi tecnici, ma tutto ciò attiene al merito, e impone a questa Sezione l'obbligo di agire in tali casi con ogni misura e cautela, e di premunirsi del voto di persone o collegi tecnicamente competenti, ma non le preclude a priori ed in ogni caso, come vorrebbe la difesa delle Ferrovie, l'adito a provvedere quando l'Amministrazione a cui spetta ricusi di farlo. Anche la eccezione fondata sul preteso difetto assoluto di giurisdizione di questa Sezione è perciò da respingere.

Considerato sul merito della controversia che con la domanda principale i ricorrenti chiedono che questa Sezione ordini all'Amministrazione ferroviaria l'esecuzione a sua cura e spese del progetto di cavalcavia da essi presentato.

Che ove si accogliesse tale domanda si verrebbe ad imporre all'Amministrazione l'obbligo non solo di adempiere al giudicato, ma di adempiervi in quella forma e modo, che torna più comodo e più gradito alla parte riuscita vittoriosa. Invero la sentenza si limita a dichiarare tenuta l'Amministrazione a far cessare lo impedimento, che nella località di cui si tratta si frappone all'esercizio libero, sicuro e comodo del pubblico transito, senza altro aggiungere.

Che questa Sezione ha dalla legge la potestà di curare l'adempimento dell'obbligo dell'autorità amministrativa di conformarsi al giudicato dei tribunali; ma non può in alcun modo estendere ed aggravare tale obbligo oltre i limiti risultanti dalla sentenza.

Che essendosi con questa nella fattispecie riconosciuti soltanto il dovere dell'Amministrazione di ristabilire in convenienti condizioni il transito nel punto suindicato, si deve ritenere che essa adempia sufficientemente a tale obbligazione facendo redigere un progetto di cavalcavia dai propri uffici tecnici e poscia eseguendolo.

Che dagli atti risulta come fin dal 20 gennaio 1912 fu compilato tale progetto, sul quale si pronunciarono favorevolmente, ciascuno secondo la propria competenza il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie ed il Consiglio di Stato, e che servì di base al decreto ministeriale del 31 marzo 1912.

Che i ricorrenti non hanno in modo alcuno dimostrato che tale progetto non risponda allo scopo pel quale fu redatto e non dia giusta ed adeguata esecuzione al responso dell'autorità giudiziaria.

Che ciò stante questa Sezione non potrebbe senza eccedere la portata del giudicato, del quale è chiamato a curare l'esecuzione, sostituire al progetto governativo un progetto diverso, e quindi la domanda principale dei ricorrenti deve essere rigettata.

Considerato che la domanda subordinata, nella parte con la quale si chiede che questa Sezione nomini uno o più periti con l'incarico di allestire tale progetto, è essa pure da respingere per la stessa ragione per la quale non si accoglie la domanda principale; la esistenza cioè di un progetto governativo regolarmente approvato, contro il quale non è stata mossa alcuna obiezione. Inoltre, se si accogliesse la tesi dei ricorrenti si andrebbe contro il loro stesso interesse, ed ai desideri più volte manifestati di una pronta costruzione del cavalcavia; giacchè la redazione di un nuovo progetto non potrebbe se non portare un notevole ritardo al compimento dell'opera.

Che eliminata la prima parte della tesi subordinata dei ricorrenti, resta ad esaminare la seconda parte, con cui si chiede che questa Sezione ordini all'Amministrazione di eseguire i lavori entro un dato termine.

Invero ammesso pure che il progetto governativo già compilato rende superflua la redazione di un progetto nuovo, rimane sempre a vedere se abbiano ragione i ricorrenti allorchè chiedono che l'Amministrazione sia dichiarata obbligata a compiere i lavori entro un determinato termine.

Considerato a tale riguardo che nella relazione tecnica allegata al progetto, che porta la data del 20 gennaio 1912 e nel parere del Consiglio di Stato esibiti dalla parte resistente, si propone per l'esecuzione delle espropriazioni ed il compimento dei lavori il termine di tre anni, termine che fu sancito col decreto ministeriale di approvazione del 31 marzo 1912.

Che però tale provvedimento non costituisce una piena esecuzione del giudicato, nè toglie ai ricorrenti l'interesse ad ottenere che un termine pel compimento delle spropriazioni e dei lavori, niente ha fatto in più di quanto si pratica in tutte le opere eseguite dall'Amministrazione, anche di propria iniziativa, e di quanto è prescritto dall'art. 13 della vigente legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. Ora, come chiaramente si rileva dal detto articolo di legge, tale termine non è affatto perentorio, e può essere prorogato anche più di una volta, a volontà dell'Amministrazione.

La disposizione non può dunque ritenersi sufficiente allorchè, come nella specie odierna, l'Amministrazione è parte in causa, ed eseguisce l'opera non per iniziativa propria, ma in esecuzione di una sentenza. Giustamente, quindi, i ricorrenti domandano che questa Sezione, compiendo l'opera iniziata dall'autorità giudiziaria, prefigga all'Amministrazione un termine pel compimento del lavoro di cui si tratta, ed il ricorso merita per questa parte di essere accolto.

Considerato che del periodo di tre anni, fissato nel decreto ministeriale del 31 marzo 1912, rimangono tuttora da trascorrere circa due anni, periodo che deve ritenersi sufficiente, una volta che l'Amministrazione assicura di avere già da tempo ordinato l'inizio della esecuzione, e tenuto anche conto che la primitiva proposta dell'ufficio tecnico locale era per l'assegnazione di un periodo di soli due anni, come emerge dagli atti prodotti dall'Amministrazione.

Che, accogliendosi soltanto in parte il ricorso, è il caso di compensare le spese.

P. q. m.: La quinta Sezione del Consiglio di Stato, respinge tutte le eccezioni d'irrecivibilità e di improponibilità del ricorso del Comune e della Provincia di Novara sollevate dalla resistente Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Nel merito, respinge la domanda principale dei ricorrenti, ed accogliendo in parte la domanda subordinata dai medesimi,

prefigge all'Amministrazione predetta il termine di anni due dalla pubblicazione della presente decisione pel compimento delle opere necessarie secondo il progetto approvato con decreto del Ministro dei LL. PP. in data 31 marzo 1912, per la costruzione di un cavalcavia presso la Stazione di Novara, sulla linea Torino-Milano, in corrispondenza al passaggio a livello della strada del Sempione. Compensa fra le parti le spese. Ordina che la decisione sia eseguita dall'autorità amministrativa.

N. 43

23 Ottobre 1913

lettino Ufficiale delle rovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

ma. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

D. *n. 1143 dell'8 settembre 1913, col quale vengono modificate le norme in dipendenza dell'abolizione dell'assestamento* . . Pag. 455

onda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

dine di Servizio N. 345. — Viaggi a tariffa differenziale A. Pag. 713

dine di Servizio N. 346. — Aggiunta del percorso « Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine » ai biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete (a pagamento rateale) . . » ivi

dine di Servizio N. 347. — Servizio nel piazzale smistamento alla stazione di Alessandria . . . . » 714

dine di Servizio N. 348. — Ristampa dell'elenco dei materiali per servizi d'acqua . . . . » 715

dine di Servizio N. 349. — Servizio merci italo-neerlandese . » 716

dine di Servizio N. 350. — Rappresentanza del personale. » 717

dine di Servizio N. 351. — Servizio cumulativo con le ferrovie economiche di Schio. - Disabilitazione della fermata di S. Orso dal servizio merci . . . . » 717

Roma, ottobre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 352. — Servizio cumulativo con la ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto Fermata di Dosso. . . . . Pag. 718
Ordine di Servizio N. 353. — Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano ed altre ferrovie secondarie ed imprese di navigazione . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 354. — Servizio italo-svizzero . . . . . » 719
Ordine di Servizio N. 355. — Tariffa locale N. 226 P. V. . . » 720
Circolare N. 85. — Nuovi corrispettivi pei trasporti a domicilio a Torino . . . . » ivi
Circolare N. 86. — Modificazioni al fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi per trasporti a domicilio » . . . . . . » 721
Circolare N. 87. — Chiusura dell'Agenzia di Città di Altamura » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

Ordine di Servizio N. 16v. — Modificazioni di orario da attivarsi col 1° novembre 1913 . . . . Pag. 201

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 235

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 347-1913.*

ATTO D'OBBLIGO

concessione di carico e scarico sul piazzale Smistamento in stazione di Alessandria

---

ottoscritta Ditta . . . .
o alla concessione fattale, a sua domanda, dall'Ammi-
ie delle Ferrovie dello Stato di eseguire sul piazzale Smi-
nella stazione di Alessandria lo scarico ed eventualmente
delle merci a Piccola Velocità ed a vagone completo in
n partenza dalla stazione stessa, si obbliga all'osservanza
ienti norme e condizioni:

I trasporti di cui potrà essere consentito lo scarico sul
Smistamento saranno soltanto quelli pei quali i rispettivi
abbiano esposta sui documenti di trasporto, nella sede
alla indicazione della stazione destinataria, la formula:
dria-Smistamento ».
ifetto di detta formula i carri dovranno essere scaricati
nente nello scalo P. V. destinato al pubblico nella sta-
Alessandria;

Pei trasporti in partenza dovrà figurare sui documenti
rto nella sede riservata alla provenienza della merce,
one « Alessandria Smistamento ».

Per tutte le operazioni di accettazione e svincolo dei tra-
per quanto altro vi abbia attinenza, a tenore delle tariffe
isposizioni in vigore, i mittenti ed i destinatari dovranno
esclusivamente all'Ufficio della Gestione P. V. nella sta-
Alessandria;

La concessione di cui al presente atto si intende subordi-
esigenze del servizio ferroviario a giudizio insindacabile
ministrazione concedente. Qualora quindi per insufficienza

di binari, per grande affluenza di trasporti o per altre cause, non fosse possibile mettere i vagoni a disposizione della Ditta concessionaria sul piazzale Smistamento, la Ditta medesima dovrà eseguire le operazioni di scarico e carico nello Scalo P. V. della stazione di Alessandria, restando naturalmente esonerata dalla tassa di cui al seguente art. 6.

5° Il termine di tempo concesso per lo svincolo e per lo scarico dei trasporti in arrivo, e per il carico e la presentazione dei documenti dei trasporti in partenza, sarà computato nella misura e nei modi previsti dagli art. 69 e 117 delle Tariffe.

Qualora il detto termine sia superato saranno applicate le tasse normali di sosta a rigore di tariffa.

Le operazioni di carico e scarico sul piazzale Smistamento dovranno essere sempre eseguite a cura spese e rischio delle parti, senza responsabilità della Ferrovia per danni eventuali alle persone o alle cose, in quanto le accennate operazioni si compiono in un punto fuori della sorveglianza completa diretta del personale di stazione.

La quota di diritto fisso inerente all'operazione di carico e scarico eseguita dalle parti sarà applicata integralmente per le merci la cui manipolazione spetterebbe — a termini di tariffa — all'Amministrazione ferroviaria. Però, per queste ultime, l'Amministrazione accorderà il rimborso in via di cottimo della quota di L. 0.25 la tonnellata, da liquidarsi, ad ogni quindicina, a norma dei regolamenti ferroviari.

6° Per tutte le operazioni per la messa a disposizione e pel ritiro dei carri sui binari del piazzale Smistamento è dovuto alla Amministrazione ferroviaria il compenso di L. 2.50, applicabile ad ogni carro arrivato carico e scaricato sui detti binari e ad ogni carro consegnato vuoto e caricato sui binari stessi.

7° La Ditta concessionaria tiene sollevata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato da qualsiasi responsabilità per danni od infortuni alla Ditta stessa, ai suoi agenti, al personale ferroviario od ai terzi, che potessero verificarsi sui binari del piazzale Smistamento, in quanto tali danni od infortuni non siano imputabili all'Amministrazione ferroviaria od ai suoi agenti.

8° La concessione valida dal . . . .
ie accordata senza impegni per parte dell'Amministrazione fer-
.aria, la quale si riserva pieno diritto così di accordarla defi-
vamente a suo beneplacito, col preavviso di 15 giorni o di vin-
.rla con quelle altre norme e condizioni che crederà opportuno
tabilire senza che perciò la Ditta concessionaria abbia diritto a
amare o pretendere indennizzi o compensi di sorta.

9° Le spese tutte di bollo, registrazione e copia del presente
redatto in un solo originale, che resta presso l'Amministra-
.e delle Ferrovie dello Stato sono a carico della Ditta concessio-
ia, la quale elegge domicilio in Roma presso la Cancelleria del
bunale Civile e Penale.

. . . . lì . . . . . 191 . .

La Ditta Concessionaria

R. D. *n.* 1148 *dell'8 settembre* 1913 *col quale vengono modificate le norme in dipendenza dell'abolizione dell'assestamento* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 26 giugno 1913, n. 740, che ha abolito l'assestamento del bilancio di previsione;

Vista la disposizione contenuta nell'articolo unico della legge suddetta per la quale le modificazioni da recare alla legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato ed alle altre leggi concernenti le Amministrazioni cui è fatto obbligo di provvedere all'assestamento del relativo bilancio devono essere approvate per decreto Reale da convertirsi in legge;

Visto il testo unico di legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato col R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª);

Vista la legge 11 luglio 1889, n. 6216 (serie 3ª), che modifica quella del 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª), sulla contabilità generale dello Stato;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, portante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Vista la legge 24 maggio 1908, n. 205, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1908-909;

Vista la legge 3 aprile 1913, n. 271, portante modificazioni ed aggiunte a quella 15 luglio 1907, n. 506, per l'esercizio di Stato dei telefoni;

(1) Pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» N. 237 dell'11 ottobre 1913.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È abrogato l'art. 29 del testo unico della legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª), modificato con l'articolo 1 della legge 11 luglio 1889, n. 6216 (serie 3ª);

Sono altresì abrogati gli articoli 30 e 31 del testo unico di legge predetto.

Gli articoli 19, 27, 33, 35, 37, 38 e 71 del testo medesimo sono modificati nel modo seguente:

Art. 19. — La ragioneria generale è incaricata di preparare le situazioni finanziarie e di predisporre sulle proposte e cogli elementi che i singoli Ministeri dovranno trasmettere a quello del tesoro, il progetto del bilancio di previsione dell'esercizio seguente e il rendiconto generale dell'esercizio scaduto, da sottoporsi alla approvazione del Parlamento.

Art. 27. — Nel mese di novembre il ministro del tesoro presenterà al Parlamento già stampati:

1° il bilancio di previsione dell'esercizio seguente;

2° il rendiconto generale dell'esercizio scaduto il 30 giugno precedente.

Art. 33. — Se al tempo indicato nel precedente art. 27 il Parlamento non fosse riunito, il bilancio di previsione per l'esercizio seguente e il rendiconto generale consuntivo dell'esercizio scaduto saranno stampati e distribuiti ai membri di esso.

E se la Camera dei deputati fosse stata disciolta, saranno pubblicati per riassunto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e presentati alla nuova Camera, tosto che sia costituita.

Art. 35. — È vietato il trasporto da un capitolo all'altro dei fondi a ciascuno assegnati dalle leggi del bilancio di previsione.

. 37. — Dopo approvate le leggi del bilancio di previsione ue nuova spesa non potrà essere autorizzata che per legge .

le proposte da presentarsi al Parlamento saranno indicati per provvedere alle spese nuove.

. 38. — È abrogata la disposizione contenuta nel penultimo Il comma ultimo è così modificato: Le prelevazioni saranno te per l'approvazione al Parlamento alla prima sua con- ne.

. 71. — La disposizione di cui alla lettera *f*) è modificata gue:

) le somme versate in tesoreria e quelle pagate per ciascun del bilancio complessivamente in conto competenza e in sidui.

Art. 2.

articoli 6, 15 e 23 della legge 7 luglio 1907, n. 429, por- ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non con- imprese private sono modificati nel modo seguente:

. 6 - comma 2 - delibera sul progetto di bilancio preventivo nto consuntivo.

. 15. — È abrogato il comma 2.

. 23. — Il comma 1 è modificato come segue:
progetto di bilancio preventivo si inscrivono in una co- li stanziamenti proposti dal direttore generale e deliberati siglio di amministrazione e in un'altra colonna le even- riazioni che il ministro dei lavori pubblici ritenesse oppor- portarvi, con le relative note giustificative dei corrispon- pitoli.

Art. 3.

omma 1 dell'art. 2 della legge 24 maggio 1908, n. 205, che lo stato di previsione della spesa del Ministero delle fi- er l'esercizio 1908-909 è modificato come segue:

Il bilancio di previsione ed il rendiconto consuntivo del fondo di massa del corpo della R. guardia di finanza, saranno presentati alla approvazione del Parlamento in appendice allo stato di previsione ed al rendiconto consuntivo del Ministero delle finanze.

Art. 4.

L'ultimo comma dell'art. 5 della legge 3 aprile 1913, n. 271, è modificato nel modo seguente:

I decreti di prelevamento sono inclusi nel rendiconto consuntivo dell'esercizio scaduto.

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 8 settembre 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 345. (C).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 299-1913).

Nell'Ordine di Servizio n. 299-1913 è stato indicato, per errore di stampa, in Km. 32 anzichè 22 il maggior percorso per la deviazione di Firenze, in confronto della via più breve di Dicomano, per le corrispondenze fra Faenza e Pontassieve.

Si avverte pertanto che la suddetta indicazione di Km. 32 deve essere corretta in quella di Km. 22.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 346. (C.).

Aggiunta del percorso " Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine " ai biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete (a pagamento rateale).

(Vedi Ordini di Servizio N. 72-1097 e 178-1913).

In seguito ad ulteriori accordi intervenuti con la Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane è stato stabilito, a modificazione del punto I dell'Ordine di Servizio n. 178-1913, primo capoverso, che l'aggiunta del percorso Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine può essere concessa anche pei biglietti di abbonamento ordinari intera rete *a pagamento rateale.*

Anche per questi biglietti l'aggiunta dell'indicato percorso deve essere richiesta contemporaneamente al biglietto d'abbonamento intera rete e sullo stesso modulo C1-217.

Le quote da riscuotersi per conto delle ferrovie Venete pei varî periodi rateali devono essere stabilite in base ai prezzi indicati nel suddetto Ordine di Servizio n. 178-1913 e col sistema delle differenze seguito nella formazione dei prezzi degli abbonamenti ordinari a pagamento rateale in servizio interno delle ferrovie dello Stato.

Il primo periodo rateale dei biglietti di abbonamento per due persone della stessa Ditta non può essere inferiore a 6 mesi.

Per l'aggiunta della ripetuta percorrenza agli abbonamenti intera rete precitati, gli Uffici di emissione apporranno anche sugli scontrini dei vari periodi rateali la nota stampiglia recante la dizione « Vale anche per la linea Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine: prezzo supplementare L. . . . » conglobando poi il detto prezzo con quello del percorso delle ferrovie dello Stato ed esponendo in una sola cifra l'importo complessivo nello spazio apposito esistente su ogni singolo scontrino.

II.

Disposizioni contabili.

Dagli uffici autorizzati a concedere l'aggiunta del percorso in questione dovrà essere fatta opportuna annotazione sulla distinta Mod. Cı-226 che mensilmente viene trasmessa al Controllo Viaggiatori e Bagagli (Ufficio 1°) in Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 347. (M.).

Servizio nel piazzale smistamento alla stazione di Alessandria.

Le operazioni di carico e scarico delle spedizioni a P. V. ordinaria ed a vagone completo nella stazione di Alessandria possono essere eseguite, in via di concessione, al piazzale Smistamento, verso rilascio di un atto d'obbligo conforme l'allegato A, da parte

delle ditte mittenti o destinatarie rispetto alla stazione di Alessandria.

Per i trasporti in partenza dovrà figurare sui documenti di trasporto, nella sede riservata alla provenienza della merce, l'indicazione « *Alessandria-Smistamento* ».

Pei trasporti in arrivo non sarà consentito lo scarico al piazzale Smistamento se sui documenti di trasporto non sarà stata esposta dai mittenti, nella sede riservata alla stazione destinataria l'indicazione « *Alessandria-Smistamento* ».

Qualora per esigenze di servizio non si potesse permettere, malgrado il rilascio dell'atto d'obbligo, lo scarico al piazzale Smistamento delle spedizioni colà destinate, la stazione di Alessandria dovrà praticare sulle lettere di porto l'annotazione « *Scarico allo scalo pubblico per esigenze di servizio* ».

Analogamente, qualora le spedizioni fossero destinate al piazzale Smistamento senza che il destinatario avesse rilasciato l'atto d'obbligo, la stazione di Alessandria disporrà perchè lo scarico si effettui allo scalo pubblico, facendo sulle lettere di porto l'annotazione « *Scarico allo scalo pubblico perchè destinatario non rilasciò atto d'obbligo* ».

La tassa di L. 2.50 per carro di cui all'art. 6 dell'atto d'obbligo dovrà essere esposta sui documenti di trasporto come « *tassa di esercizio-piazzale Smistamento* » e contabilizzata sui riassunti spedizioni e arrivi fra gli introiti diversi a rimborso di spesa, di cui alla categoria C) del punto 21 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci (ediz. 1° luglio 1909).

Ordine di Servizio N. 348. (L.).

Ristampa dell'elenco dei materiali per servizi d'acqua.

A cura del Servizio Lavori è stato provveduto alla ristampa, con alcune modificazioni, *dell'Elenco dei Materiali per servizi d'acqua* in approvvigionamento presso i Magazzini (Parte I. condotte d'acqua ed apparecchi di distribuzione - Edizione 1913).

Tale elenco, che, sostituisce quello pubblicato nel 1906, è compilato in relazione al nuovo *Album dei Materiali per servizio acqua* (edizione Bologna 1912) recentemente pubblicato. Esso viene distribuito agli Uffici interessati a cura del prefato Servizio e dovrà essere tenuto presente nella compilazione dei progetti e nelle richieste dei materiali relativi.

Ordine di Servizio N. 349. (C.).

Servizio merci italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 399-1912).

Si porta a conoscenza delle stazioni e degli uffici interessanti che, a datare dal 1° novembre 1913, vengono attuate le seguenti pubblicazioni riguardanti il servizio diretto italo-neerlandese:

a) 4° supplemento al volume dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti effettuati in servizio diretto internazionale (edizione 1° novembre 1911) », contenente la ristampa della tariffa di transito e delle tariffe eccezionali italiane in vigore pel servizio diretto sopra menzionato;

b) 1° supplemento alle « Tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed i Paesi Bassi (edizione 1° gennaio 1912) », il quale, oltre ad alcune modificazioni ed aggiunte, comprende la ristampa completa dei prezzi relativi alle percorrenze estere.

Le pubblicazioni di cui si tratta verranno, come di consueto, distribuite dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze e poste in vendita al pubblico, nelle principali stazioni della Rete, al prezzo indicato sulla copertina delle pubblicazioni stesse.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 350. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alle rinuncie al mandato di Delegato e di Delegato supplente della 26ª categoria del personale per la circoscrizione di Bologna presentate dai sigg. *Caniglia* cav. Ludovico e *Castelvetri* Arturo, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24 ultimo capoverso del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 29 maggio 1911, che gli agenti della categoria 26ª appartenenti alla circoscrizione di Bologna, per comunicare col proprio Rappresentante abbiano a rivolgersi al Delegato della finitima circoscrizione di Venezia sig. *Marin* Salvatore, Capo stazione di 1° grado presso la stazione di Vicenza.

Distribuito agli agenti della classe 3ª.

Ordine di Servizio N. 351. (M.).

Servizio cumulativo con le ferrovie economiche di Schio. - Disabilitazione della fermata di S. Orso dal servizio merci.

A datare dal 1° novembre 1913 la fermata di S. Orso, della linea Schio-Arsiero esercitata dalla Società Veneta, viene disabilitata dal servizio delle merci a grande e piccola velocità.

In conseguenza di quanto sopra nel prospetto a pagina 44 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle ferrovie secondarie ecc. (edizione 1° aprile 1913) », sarà da depennarsi il nome della fermata di S. Orso con le relative indicazioni. Il nome della fermata stessa sarà pure da radiarsi nell'Elenco alfabetico a pag. 15 di detto prontuario.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 352. (M.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto. - Fermata di Dosso.

La fermata di Dosso della Ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto, attualmente ammessa al servizio cumulativo per i soli trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo, dal 1° novembre 1913 viene abilitata all'eseguimento anche dei *trasporti in collettame a grande velocità e piccola velocità* di peso non superiore a Kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1913) », a pag. 37, di fronte al nome della fermata di Dosso, nella colonna 3ª aggiungere la lettera *G* col richiamo 4 e nella colonna 5 di fianco alla lettera P sostituire il richiamo 1 con 4, riportando a piè della pagina la seguente nota:

(4) Limitatamente ai trasporti in *collettame* a G. V. e P. V. non superanti ciascuno i Kg. 50, e per la P. V. anche a quelli a carro completo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 353. (M. e C.).

Servizio cumulativo fra la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano ed altre ferrovie secondarie ed imprese di navigazione.

A datare dal 1° novembre 1913 viene attivato il servizio cumulativo pei trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria fra la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza e le Ferrovie seguenti: Santhià-Biella, Rezzato-Vobarno-Vestone, Padova-Piazzola e Bari-Locorotondo, e le Im-

prese di Navigazione sul Lago Maggiore, sul Lago di Como (Lariana) e sul Lago d'Iseo, in quanto, ben inteso, le stazioni di queste ultime Ferrovie ed Imprese siano abilitate ai trasporti su accennati.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti suddetti valgono le tariffe e condizioni, nonchè le disposizioni in vigore rispettivamente pel servizio cumulativo con le accennate Amministrazioni, restando inteso che pei trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato quale Amministrazione intermediaria.

In conseguenza di quanto sopra saranno da farsi analoghe aggiunte negli elenchi che precedono i relativi prospetti nelle pagine 51, 60, 69, 77, 95, 100, 102 e 105 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 354. (C.).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 311-1913).

Come da partecipazione avuta dalle Ferrovie Svizzere, avvertesi che, con effetto dal 16 settembre 1913, hanno cessato d'aver vigore i prezzi speciali di fr. 1,38 (Bern Hauptbahnhof-Iselle tr.) e fr. 1.42 (Zollikofen S. B. B.-Iselle tr.), ora figuranti nella tariffa eccezionale N. 10 della percorrenza svizzera ed applicabili ai soli trasporti di cotone greggio in provenienza dagli scali marittimi di Genova.

Nella Parte II A della tariffa diretta italo-svizzera (edizione 1° maggio 1913) pag. 117 e 120, dovranno pertanto eliminarsi i detti prezzi e le relative note.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 355. (C).

Tariffa locale N. 226 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 98-1913).

Col 1° novembre 1913, la tariffa locale N. 226 P. V. Serie B, valevole per i trasporti di « legno di pioppo, di abete e di pino in tronchi della lunghezza non maggiore di m. 3 e del diametro non eccedente i 50 centimetri per pezzo », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di tutte le linee continentali dello Stato ed in destinazione di quella di Cassano d'Adda, per la Cartiera Binda e C. di Vaprio d'Adda.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 85. (C.).

Nuovi corrispettivi pei trasporti a domicilio a Torino.

A datare dal 1° novembre 1913 verranno attuati dei nuovi corrispettivi per la presa e consegna delle merci a domicilio nella città di Torino nella zona che si trova compresa tra la vecchia e la nuova cinta daziaria, fermi restando quelli in vigore per le abitazioni poste entro la vecchia cinta.

Nel foglio allegato sono indicate le relative varianti da apportarsi al fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », ed i limiti della zona di applicazione dei nuovi corrispettivi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 86. (C.).

Modificazioni al fascicolo: " Norme, Condizioni e Corrispettivi per trasporti a domicilio ".

In seguito al cambiamento di nome delle stazioni di S. Giovanni in Persiceto in quello di Persiceto (O. S. 317-1913) ed alla soppressione della Tariffa speciale N. 10 G. V. (14ª Appendice alle « Tariffe e Condizioni ecc. » punto 196), dovranno praticarsi le relative varianti nel fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », contenute nel foglio allegato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 87. (C.).

Chiusura dell'Agenzia di Città ad Altamura.

A datare dal 1° novembre 1913 verrà chiusa l'Agenzia di Città ad Altamura e cesserà di funzionare colà, dalla data stessa, il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio.

Nel foglio allegato sono indicate le relative varianti da introdursi nel fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio » e nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Allegato alle Circolari N. 85, 86 e 87-1913.

Aggiunte e modificazioni

AL FASCICOLO

« **Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio** ».

(Edizione 1912)

A pag. 13 — Cancellare il nome della stazione di Altamura ed i relativi prezzi.

» 26 — Fra i nomi delle stazioni di Pergola e Perugia aggiungere:
« (*) Persiceto — vedi pag. 37 ».

» 26 — Cancellare a piedi della pagina la nota (1) (Circolare 80-913).

» 28 — Cancellare tanto il richiamo (5) posto accanto al nome di Roma Termini, quanto la relativ nota (5), in calce alla pagina stessa.

» 29 — Cancellare il nome di S. Giovanni in Persiceto ed i relativi **prezzi.**

» 32 — Sostituire gli attuali corrispettivi per le stazioni di Torino con quelli appresso indicati:

	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.)		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni	
		Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Prezzo per ogni	Diritto fisso per								
		presa	presa										

...tenza a pag. 12

		consegna obbligatoria	consegna non obbligatoria	indivisibili	spedizione	per quantità divisibile di 10 in 10 Kg.		zione	divisibile di 10 in 10 Kg.			zione	
1ª e 2ª	(*) Torino Dora P. N. P. S. (1)	0.15 (2)	—	0.40	0.25	0.70	0. 0	0.50	0.50	0.90	0.25	0.50	Per la zona compresa nella vecchia cinta daziaria.
1ª e 2ª	Id. id. id. id. (1)	—	0.20 (2)	0.50	0.30	0.85	1.10	0.60	0.60	1.10	0.30	0.60	Per la zona tra la vecchia e la nuova cinta daziaria.

ed aggiungere alla nota (1), in fondo alla pagina stessa, quanto appresso:

« Gli aumenti di tassa anzidetti, per le merci da prendersi o consegnarsi nella nuova zona, verranno computati sui prezzi della vecchia zona daziaria. Il perimetro della vecchia zona daziaria è determinato dalla strada di Circonvallazione, ora Corso Bramante, nel tratto tra il fiume Po e la ferrovia di Genova; dal Corso Lepanto nel tratto tra la detta ferrovia ed il Corso Vinzaglio e dalla strada di Circonvallazione nella rimanente parte.

A pag. 37 — Riportare il nome della stazione di Persiceto, facendolo precedere dall'asterisco, e coi prezzi esposti a pag. 29 per la stazione di S. Giovanni in Persiceto.

Aggiunte e modificazioni al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

A pag. 11 cancellare le lettere *G. P.* poste nella colonna 14 di fianco al nome della stazione di Altamura.

Ordine di Servizio N. 16ᵛ (M.).

Modificazioni di orario da attivarsi col 1° novembre 1913.

Col 1° novembre 1913 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni sulle linee situate al sud della linea Ancona-Roma e della Fabriano-Portocivitanova, compreso, però, anche il tratto di linea da Bologna ad Ancona e Portocivitanova, ed esclusa la Roma-Terracina, e cioè sulle linee sulle quali il nuovo orario generale non è stato attivato col 1° ottobre 1913.

Verranno, però, contemporaneamente anche attivate nuove modificazioni all'orario di alcuni treni delle linee Alessandria-Novi, Milano-Treviglio, Treviglio-Cremona, Milano-Bologna, Pavia-Cremona, Genova-Spezia, Ventimiglia-Genova, Alessandria-Ovada, Nogara-Bologna, Livorno-Lucca, Castelbolognese-Ravenna e Lugo-Lavezzola.

COMUNICAZIONI DIRETTE INTERNE.

Linea Bologna-Lecce. — Il nuovo orario contempla modificazioni importanti, specialmente nella comunicazione stabilita dal direttissimo 55 per Brindisi, con provenienza tanto dall'Alta Italia e dall'Estero, quanto da Roma e da Napoli.

Detto treno 55 verrà infatti accelerato di un'ora, fra Bologna e Brindisi, facendolo cioè arrivare a Brindisi alle 13.30 anzichè alle 14.30, allo scopo di metterlo in coincidenza col piroscafo celerissimo del Lloyd Austriaco, il quale nei giorni di sabato della stagione invernale partirà alle ore 15 per Alessandria d'Egitto. In senso inverso la comunicazione analoga sarà stabilita dal diretto 58, ritardato in partenza da Brindisi dalle 17.25 fino alle 17.50.

Nei giorni di sabato, in cui ha luogo tanto la partenza quanto l'arrivo del piroscafo della linea dell'Egitto, i treni 57 e 58 saranno serviti da una carrozza a letti, e lo stesso treno 58 ed il 55 anche da una carrozza ristorante.

L'attuale accelerato 1835 sarà sostituito da Foggia a Brindisi dal nuovo diretto 59, prolungato fino a Lecce, coincidendo a Foggia col direttissimo 724 da Napoli, ritardato, come si dirà in appresso.

Linea Foggia-Napoli. — In dipendenza dell'anticipazione del direttissimo 55 Bologna-Brindisi, la coincidenza collo stesso da Napoli e da Roma verrà stabilita sulla linea Foggia-Napoli non più mediante il direttissimo 724, ma bensì mediante un nuovo treno accelerato 722, in partenza da Napoli alle 4.20, con arrivo a Foggia alle 9.26, treno che sostituirà fra Benevento e Foggia l'attuale omnibus 3532, e che a Caserta prenderà la coincidenza del diretto 103 proveniente da Roma.

Il direttissimo 724 sarà ritardato in partenza da Napoli dalle ore 6 alle 7.35, ponendolo a Foggia in coincidenza col nuovo diretto 59 per Lecce.

Linea Roma-Napoli. — Il diretto 103, mantenendo l'attuale ora di partenza da Roma (0.25) sarà considerevolmente accelerato nella sua corsa, in modo da giungere a Caserta alle 5.7, in coincidenza col 722 per Foggia, anzichè alle 6.10, ed a Napoli alle 6.20 invece delle 6.55.

L'accelerato 1809 cederà il passo al 103 a Roccasecca, giungendo a Napoli alle 7.15.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — Il diretto notturno 810 Taranto-Napoli, avrà invece origine da Brindisi, partendone alle 20,28, in coincidenza con un nuovo treno proveniente da Lecce (4758) il quale a sua volta prenderà a Lecce la coincidenza del 3330 proveniente da Gallipoli ed Otranto. Esso sarà alquanto ritardato ed accelerato nella sua marcia, arrivando a Napoli alle 7.15 anzichè alle 7, come attualmente, sempre quindi in coincidenza col direttissimo 104 per Roma.

Linea Napoli-Metaponto-Sibari-Cosenza. — Corrispondentemente alla posticipazione dell'810, verranno posticipati di circa

mezz'ora anche i coincidenti diretti 852 Cosenza-Sibari ed 844 Sibari-Metaponto, riducendo con ciò di altrettanto la durata del viaggio da Cosenza a Roma, e di un quarto d'ora da Cosenza a Napoli.

Linea Siracusa-Catania-Messina-Napoli. — La marcia del diretto diurno 100 verrà ritardat di 20 minuti in partenza da Catania e di 30 in arrivo a Napoli, rendendone con ciò più comode le ore di partenza da parecchie stazioni della Sicilia.

Comunicazioni di interesse locale.

Diverse ed importanti modificazioni di orario di carattere locale saranno introdotte su molte linee; fra queste notansi il prolungamento fino a Bologna del treno 3314 Ancona-Rimini (nuovo accelerato 1830), e la istituzione di un nuovo treno (acc. 1841) Bologna-Rimini; a seguito del direttissimo 66; l'istituzione di una nuova coppia fra Caianello ed Isernia; il prolungamento del treno accelerato 1873 Foggia-Benevento fino a Caserta, donde proseguirà per Napoli in luogo dell'attuale locale 4489; l'istituzione di un treno serale da Brindisi a Bari (6524) in continuazione del nuovo 4758 da Lecce; la posticipazione e l'acceleramento del treno 1908, (con soppressione dell'attuale treno 3662 fra Brindisi e Taranto), ritardandone la partenza da Brindisi dalle 10.50 alle 12, per prendervi le coincidenze dei treni 57 e 4760, pur mantenendo a Napoli la coincidenza coll'accelerato notturno 1810 per Roma; la posticipazione ed acceleramento dall'attuale 3561 (nuovo accelerato 1881) Rocchetta-Avellino, migliorandone le coincidenze; l'istituzione di nuovi treni locali da Sibari a Cariati e da S. Eufremia a Paola; lo spostamento della comunicazione pomeridiana Palermo-Catania, prolungando da Roccapalumba a Catania il treno 3846, ritardato fino a mezzodì in partenza da Palermo, e limitando invece il 124 a Roccapalumba ed il 3848 a S. Caterina Xirbi; l'aumento di una coppia sul tronco Partinico-Castelvetrano della linea Palermo-Trapani, ciò che permetterà di prolungare fino a Palermo l'attuale treno serale 3998 Trapani-Castelvetrano, soprimendo in compenso il 3996 Partinico-Palermo.

TRENI DERRATE E MERCI.

Il treno 6594 viene reso originario da Nocera Inferiore ed anticipato alquanto in arrivo a Roma-Tuscolana, allo scopo di meglio provvedere ai trasporti derrate destinati a Roma.

Si introduce in orario il facoltativo 7464 di seguito al GG da Cancello a Roma-Tuscolana, allo scopo di avere un altro sussidiario da effettuarsi, oltre al ZZ, quando sia necessario.

Il facoltativo 7470, cui si assegna un orario rapido, viene pure introdotto in orario perchè possa servire, occorrendo, al trasporto, da Cancello a Roma Tuscolana, delle derrate in arrivo a Cancello durante la notte e nelle prime ore del mattino.

Il treno sussidiario XN, attualmente originario da Caserta viene prolungato in partenza da Napoli.

Il treno merci a lungo corso 6593 viene alquanto anticipato in partenza da Portonaccio in previsione delle eseigenze dei lavori in corso nelle gallerie sulla linea Battipaglia-Reggio.

DISPOSIZIONI RIGUARDANTI IL PASSAGGIO DAL CESSANTE AL NUOVO ORARIO.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° novembre si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 ottobre p. v. non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che, per orario o prevedibile ritardo, non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione dei treni speciali nella notte dal 31 ottobre al 1° novembre e quella di treni straordinari qualsiansi nel giorno 1° novembre, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, il cui orario abbia subìto lievissimi ritocchi, coordinando le

loro disposizioni alle seguenti. Esse dovranno anche dare tutte le disposizioni di dettaglio relative al passaggio dal vecchio al nuovo orario anche per i treni qui sotto indicati:

Linea Milano-Bologna. — Il treno 35 viaggierà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Bologna-Lecce. — Il diretto 54 assumerà il nuovo orario in partenza da Faenza.

Il direttissimo 56 assumerà il nuovo orario in partenza da Fano.

Il treno 57 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Il treno 52, che nel tratto Brindisi-Bari avrà luogo per l'ultima volta la notte dal 31 ottobre al 1° novembre, assumerà il nuovo orario in partenza da Brindisi.

Il treno 53 assumerà il nuovo orario in partenza da Trani.

Linea Foggia-Napoli. — Il treno 3538 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Il treno 3537 assumerà il nuovo orario in partenza da Foggia.

Linea Roma-Napoli. — L'accelerato 1809 partirà da Roma la sera del 31 ottobre già regolato dal nuovo orario.

L'accelerato 1810 partirà da Napoli regolato dal nuovo orario.

Linea Napoli-Brindisi. — Il diretto 807 assumerà il nuovo orario in partenza da Potenza.

Il diretto 810 assumerà il nuovo orario in partenza da Grassano.

Il treno 3653 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Battipaglia-Reggio. — Il diretto 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelnuovo Vallo.

Il direttissimo 102 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 106 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Eufemia Biforcazione.

Il diretto 107 assumerà il nuovo orario in partenza da Tropea.

Linea Metaponto-Reggio. — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario in partenza da Cariati.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea *Messina-Catania.* — Il treno misto 3833 Messina-Giardini non avrà luogo dalla notte dal 31 ottobre al 1° novembre.

Messina-Palermo. — L'accelerato 1968 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Agata.

Viaggi con biglietti gratuiti serie B di II^a^ e III^a^ classe compartimenti riservati di II^a^ categoria.

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie B di II^a^ classe saranno validi, alle stesse condizioni di percorrenza dei viaggiatori ordinari, per tutti i direttissimi ad eccezione dei seguenti:

1, 2, 6 e 9	linea Torino-Roma (1);
15 e 16	» Milano-Roma (via Sarzana);
21 e 22	» Milano-Roma;
81, 86 e 90	» Milano-Venezia;
107, 108 e 114	» Roma-Napoli;

Eguale validità avranno i biglietti gratuiti serie B di III^a^ classe resi validi per la II^a^, tanto gratuitamente quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie B di III^a^ classe saranno ammessi eccezionalmente nei direttissimi:

261 linea Domodossola-Milano (purchè provenienti da Iselle e diretti a Milano);

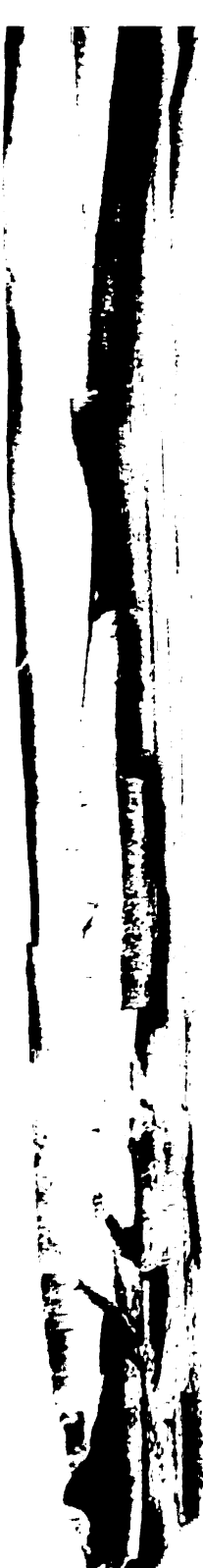
---

(1) Nel treno 2 saranno ammessi eccezionalmente a Genova e ad Alessandria i possessori dei biglietti gratuiti serie *B,* purchè provenienti da oltre dette stazioni.

57 linea Bologna-Lecce (purchè provenienti da oltre Bologna e diretti oltre Ancona).

I permessi permanenti di II^{a} categoria per l'uso dei compartimenti riservati avranno, rispetto ai treni direttissimi, le stesse validità dei biglietti gratuiti serie B di II^{a} classe.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

SENTENZE

Espropriazione per pubblica utilità. - Momento determinativo del prezzo.- Applicazione della Legge di Napoli 15 gennaio 1885.

Gli atti che si compiono dalla domanda per ottenere la declaratoria di p. u. fino al decreto del prefetto che, ricevuta la relazione dei periti nel caso di disaccordo sulla misura del prezzo, ordina il deposito delle somme liquidate e pronuncia l'espropriazione, sono atti semplicemente preparatori della procedura espropriativa e come tali inidonei a creare alcun vincolo giuridico ed a far sorgere a vantaggio dell'espropriando il diritto al pagamento del prezzo. Questo diritto sorge solo dal decreto anzidetto e perciò i criteri estimabili applicabili nella valutazione del prezzo sono quelli dettati dalla legge allora vigente. Per applicazione dell'art. 13 *della legge* 15 *gennaio* 1885 *sul risanamento di Napoli, in mancanza dei fitti accertati dell'ultimo decennio, il* 2° *termine della media è dato dall'imponibile catastale ancorchè questo non corrisponde allo stato attuale del fondo espropriando perchè relativo ad un epoca in cui il medesimo era un arenile pressochè improduttivo.*

CORTE DI APP. DI NAPOLI, 19 maggio 1913 - Ferrovie dello Stato c. il Barone Francesco Passalacqua fu Francesco, Francesco Passalacqua di Giuseppe e Alfonso Bottino.

FATTO

La Corte osserva:

Che per l'impianto di due nuovi binari della stazione di Paola l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato autorizzava con decreto del ministero dei Lavori Pubblici del 3 novembre 1906, pro-

cedette alla espropriazione per pubblica utilità di un fondo del Sig. Alfonso Bottino e di un altro dei signori Francesco Passalacqua fu Francesco usufruttuario Francesco Passalacqua di Giuseppe proprietario.

Si fece la pubblicazione dell'elenco e del piano panellare dandone avviso nel 17 marzo aprile 1907 e dall'Amministrazione delle Ferrovie si offrirono a titolo di indennità per queste occupazioni al Sig. Bottino L. 1255,19 ed ai Sigg. Passalacqua L. 1220,46 commisurate al prezzo unitario di lire una per ogni metro quadrato giusta la perizia dell'Ing. Antonino Galati. Avendo i proprietari rifiutato le offerte l'Amministrazione ferroviaria fece istanza al tribunale di Cosenza per una perizia la quale con provvedimenti del 24 agosto 1907, fu ordinata ed affidata al Sig. Francesco Greco, il quale con relazione depositata il 13 ottobre 1907 determinò in base della legge del 1865 ed al prezzo di L. 2.50 a mq. in lire 4213,12 là indennità spettante al Sig. Bottino e ritenendo dovuta pure la somma di L. 787,50 per altra zona che risultò doversi comprendere nella espropriazione, ed elevò la indennità da corrispondersi ai Sigg. Passalacqua e lire 3051,15 esprimendo l'avviso che si dovesse loro pagare la somma di lire 72 come costo dei ruderi di un vecchio casamento, esistente nel fondo con dichiarazione che questo ultimo importo non dovesse essere corrisposto quante volte risultasse che per quei ruderi avessero già conseguito il relativo rimborso in una precedente espropriazione. L'Amministrazione dopo aver depositato nella Cassa Depositi e Prestiti le indennità stabilite dalla perizia Greco e notificato il decreto prefettizio di occupazione permanente nel 5 marzo 1908 in data 17 successivo, produsse opposizione con atto 14 aprile convenendo i signori Bottino e Passalacqua innanzi al Tribunale di Cosenza per sentire annullare la perizia Greco, eliminare dalle indennità quelle di lire 787,50 e di L. 72 e ridurre a giusta misura le altre.

Il Tribunale dopo aver riunito i due giudizi, con sentenza del 4-15 dicembre 1909 ritenendo che il criterio di valutazione da applicarsi alla stima dei fondi parzialmente espropriati si dovesse attingere all'art. 77 della legge 7 luglio 1907 N. 429 che ha esteso agli espropri ferroviarii gli articoli 12 e 13 della legge sul risanamento di Napoli 15 gennaio 1885 N: 1872 e che la indennità di lire una a metro quadrato offerta dall'Amministrazione era stata

rata a giusti criteri di equità e poteva essere accettata, deterò in L. 2000,25 la indennità dovuta al Sig. Bottino, comprese 315 per altrettanti metri quadrati dell'altra zona da includere a espropria ed in lire 1292,46 le indennità dovute ai signori salacqua comprese L. 72 per i ruderi del vecchio casamento, e lannò i signori Bottino e Passalacqua al pagamento di due parti e spese, una all'onorario di avvocato, dichiarando compensato esto. Contro tale sentenza produssero appello il Sig. Bottino atto 8 aprile 1910 ed i Sigg. Passalacqua con atto 28 marzo o anno. Questi ultimi sostennero preliminarmente la nullità a sentenza contumaciale per non avere essi avuto legale scienza a opposizione a perizia e quindi la nullità di tutto il giudizio, dussero nel merito, insieme col Sig. Bottino, che il Tribunale a errato nell'applicare la legge del 7 luglio 1907 anzichè quella 25 giugno 1865, N. 235 sotto il cui impero vennero iniziate le iche espropriative. Appellò incidentalmente l'Amministrazione oviaria perchè il Tribunale aveva creduto di estendere la esprozione ad una zona di proprietà del Sig. Pottino estranea alla ıpazione disposta ed attuale per i lavori ferroviari, ed aveva iarato che dovesse essere dovuto ai Sigg. Passalacqua il rimo del prezzo dei ruderi del casamento, prezzo che era stato pa- in una precedente espropria.

La Corte di appello di Catanzaro, con sentenza 30 agosto 9 setbre 1910, riunì i due appelli, respinse la eccezione di nullità otta dai signori Passalacqua, riconobbe dovuta agli espropriati ndennità assegnate dal perito Greco, perchè quando sopragnse la legge 7 luglio 1907, essi avevano già quesito il diritto di er regolata la stima dei propri fondi alla stregua della legge sistente del 25 giugno 1865 ritenne che non era il caso di comdere nella espropriazione della proprietà del Bottino la zona di lta di mq. 315 e che il muro periziato per lire 72 dal perito co non era stato compreso nella perizia Galati, fatta per la prente espropriazione, e quindi condannò l'Amministrazione delle rovie a pagare al Bottino L. 4213,12 ed ai Passalacqua lire 3,15 e la metà delle spese di prima istanza e di appello.

L'Amministrazione delle Ferrovie produsse ricorso e la Corte 'assazione di Napoli con sentenza 8-26 febbraio 1912 ritenendo licabile la legge del 1907 cassò la sentenza denunziata e rinviò

la causa a questa Corte per il nuovo esame ed anche per provvedere sulle spese di Cassazione.

Con atti 1°-9 maggio, 30 aprile e 6 luglio 1912 l'Amministrazione ferroviaria ha riprodotto la causa.

Che non si può accogliere l'eccezione fatta dai Sigg. Passalacqua riguardante la nullità della sentenza appellata e di tutti gli atti che le precedettero non essendo stato loro intimato alcun atto perchè, nel rifiutare la indennità offerta, (questa istanza registrata a Cosenza il 10 ottobre 1908 N. 1097) il proprietario del fondo Francesco Passalacqua disse d'essere domiciliato in Paola, e così dicendo elesse implicitamente in Paola il suo domicilio e ben furono in quel domicilio notificate le citazioni 14 aprile e 2 maggio 1908, che giustamente il Tribunale ritenne applicabile non la legge 25 giugno 1865, ma quella del 7 luglio 1907.

Gli atti che si compiono dalla domanda per ottenere la declaratoria di pubblica utilità fino al decreto del Prefetto che, ricevuta la relazione dei periti nel caso di disaccordo sulla misura del prezzo, ordina il deposito delle somme liquidate od il pagamento diretto di esse e pronuncia poi l'espropria, autorizzando l'occupazione permanente dei beni, sono atti semplicemente preparatori della espropriazione e perciò durante questo tempo non si crea alcun vincolo giuridico e non sorge quindi nello espropriando il diritto al pagamento del prezzo, e questo diritto sorge soltanto dall'ultimo e difinitivo atto della procedura ammistrativa cioè del decreto prefettizio. Infatti sino alla emanazione del detto decreto l'espropriante ha facoltà di recedere dalla espropriazione il proprietario, il quale può esercitare in riguardo del fondo tutti gli atti proprii del domicilio come l'alienazione e la concessione delle ipoteche rimangono a suo carico tutti i rischi che sovrastano alla cosa in guisa che se essa venisse distrutta o comunque diminuita le relative conseguenze devono essere sopportate da lui nel principio *res peris domino* e questi fatti escludono la concessione di un diritto quesito dello espropriante preesistente al decreto prefettizio. Che, a ritenere il contrario non vale la disposizione dell'art. 43 della legge speciale che esclude dal calcolo delle indennità le costruzioni e piantagioni, le migliorie fatte dopo la pubblicazione dell'avviso di deposito del piano di esecuzione, perchè queste restituzioni sono state imposte per il pubblico vantaggio per evitare abusi da parte di coloro che

debbono essere espropriati, da esse non bisogna dedurre l'esistenza di un diritto dei proprietari al pagamento del prezzo. Anche nella esecuzione forzata degli immobili in genere la legge impone vincoli alla proprietà come quelli indicati dall'articolo 2085 codice civile, ma non si è mai ritenuto che da questi vincoli scaturissero perfetti l'obbligo a rendere ed il diritto ad esigere il prezzo della cosa. Ne questo obbligo e questo diritto nascono dall'offerta del prezzo fatto da colui che vuole espropriare perchè questa offerta non è che una semplice promessa, la quale, non accettata per iscritto o concordata, non ha valore alcuno e su di essa non si pronuncia la espropriazione essendo necessario l'avviso del perito. Manca *l'in. idem placitum consensuns* voluto dall'art. 1448 Codice Civile perchè lo obbligo bilaterale non si raggiunge con l'offerta fatta da una parte e non accettata dall'altra.

Al lume di questi principî, poichè il decreto prefettizio nella espropriazione contro il Sigg. Bottino e Passalacqua fu emesso il 5 marzo 1908 quando vigeva la nuova legge per le espropriazioni per pubblica utilità questa nuova legge deve applioarsi.

Che per l'art. 77 della legge 7 luglio 1907 N. 429 il quale dispone che si applichino le norme dell'art. 13 legge del 15 gennaio 1885, N. 2892 per il risanamento della città di Napoli e non avendo gli espropriati presentati i fitti dei fondi, la indennità loro dovuta deve essere determinata nella media del valore reale e sull'impossibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati. Per valore reale può ritenersi quello determinato dal perito Francesco Greco di lire 2.50 al metro quadrato. Vero è che il fondo del Sig. Bottino è un, dico, arenile e perciò sterile, ma non la produzione del suolo bensì la ubicazione di esso deve considerarsi per dargli il valore giusto, e quell'arenile è prossimo alla marina di Paola ed è destinato a divenire suolo edificatorio. Con diversi documenti il sig. Bottino dimostra che i suoli vicini furono venduti ad un prezzo maggiore, ma bisognerebbe essere certi che la posizione di questi altri fondi fosse eguale a quella del Sig. Bottino per ritenersi il fondo dello stesso Sig. Bottino di egual valore degli altri, e in ogni modo il prezzo delle libere contrattazioni non è sempre il prezzo reale. L'apprezzamento del Sig. Bottino è di metri quadrati 1685.25 ed ha il valore reale di lire 4312,12 e l'imponibile su tutto il fondo è di L. 0,51 al quale aggiunto 1/3 di esso in

L. 0,17 si ha la somma di L. 0,68 che moltiplicata per 10 annate dà la cifra di L. 6,80.

Su metri quadrati 1685,25 ricadano soltanto L. 4 di valore catastale che aggiunte al valore reale formano L. 4217,12 la cui metà in L. 2108,56 è l'indennità spettante al Sig. Bottino.

Nè vale al Sig. Bottino il dire che manca il secondo termine alla media, cioè l'impossibile netto agli effetti della imposta, non essendo quel terreno gravato d'imposta perchè non si concepisce che si possa essere non impossibile senza che l'importo vi sia. L'apprezzamento dei signori Passalacqua, è di metri quadrati 1220,46 il cui valore reale è di lire 3051,15 e l'imponibile su tutto il fondo è di L. 225,23 al quale aggiunto un terzo di esso in lire 300,44 che moltiplicate per 10 annate dà la cifra di lire 3004,40. Su metri quadrati 1220,46 ricadono soltanto L. 683,45 di valore catastale, che aggiunte al valore reale formano L. 3734,60 la cui metà in lire 1867,30 è la indennità spettante ai Sig. Passalacqua.

Che mal fece il Tribunale a comprendere nella espropriazione in danno del Sig. Bottino anche gli altri 315 metri quadrati. Per l'articolo 23 della legge 25 giugno 1865 il proprietario espropriato che ha facoltà di richiedere che la espropriazione estesa ad altra parte del fondo compreso nell'elenco quando egli non abbia modo di utilizzare la frazione residua.

Ora se si consideri che al Sig. Bottino rimarranno altri metri quadrati 1295,12 del fondo, che egli può adibire per edificazione, non si comprende perchè soltanto metri 315 non potranno essere da lui utilizzati questa altra zona avente, giusta la perizia Greco, i due lati minori uno di metri 3 e l'altro di metri 17 e la distanza intermedia di m. 45, è senza dubbio di forma irregolare parrebbe inutilizzabili se rimanesse da sola, ma aggiunta all'altra che rimarrà al Sig. Bottino può avere utile destinazione, perchè uno degli elementi più sicuri per dire inutilizzabile e non la parte di fondo rimasto espropriato è quello della proporzione di superficie tra l'una e l'altra zona. In ogni modo anche ammesso che vi sia un deprezzamento nella zona rimasta al Sig. Bottino, esso è compensato con la indennità per la zona espropriata perchè la indennità si concreta appunto a tenore della legge nella differenza tra il valore del fondo quale era prima e quale rimane dopo l'espropriazione. Che bisogna attribuire ai Sigg. G. Passalacqua l'inden-

nità pei ruderi del vecchio casamento determinata dal perito Greco in L. 72. L'Amministrazione delle Ferrovie dice che esaminando i documenti relativi alla precedente espropriazione del fondo Passalacqua in occasione dell'impianto della linea Eboli-Reggio, il rimborso per quei ruderi venne calcolato nella indennità allora corrisposta a quei proprietari.

Però il perito Greco disse che non risultava da documenti se fossero stati o pur no i Sigg. Passalacqua rimborsati di quel materiale murario. Infatti se è vero che nella precedente espropriazione i Sigg. Passalacqua rilevarono all'Ing. delegato dall'Amministrazione delle Ferrovie che bisognava tener conto del valore dell'artificiale chiusura di un muro a secco del fondo nonchè del valore di una casetta in costruzione in prossimità del torrente S. Francesco, e la impresa costruttrice rispose che la casetta se non in pochi ruderi che affiarono al suolo, ed il perito affermò che egli aveva considerato il podere come chiuso appunto per quel muro a secco che formava la chiusura del fondo e quindi aveva valutato il predio con prezzo maggiore non pare che il perito abbia tenuto conto della casetta, e in ogni modo non è certo che quella casetta in costruzione possa essere la stessa cosa dei ruderi del vecchio casamento dei quali i signori Passalacqua chiedono ora l'importo.

Che tenuto conto che i proprietari ebbero ragione a rifiutare le offerte per la minore entità di esse e che d'altra parte essi furono soccombenti nel giudizio di cassazione, si crede opportuno mettere a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie un terzo di tutte le spese e dei compensi di avvocato dichiarando compensato l'altro terzo. Hanno incluse le spese ed il compenso di Cassazione fra i quali è giusto anche la compensazione dei due terzi.

P. q. m. - Uditi i procuratori delle parti, pronunciando sugli appelli principali del Sigg. Alfonso Bottino e Francesco Passalacqua fu Francesco e Francesco Passalacqua di Giuseppe e su quello incidente dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato contro la sentenza del Tribunale di Cosenza 4-5 dicembre 1909, questa in parte revocando rejetta ogni contraria istanza ed eccezione, determina in lire duemilacentootto e centesimi cinquanta la indennità dovuta al Sig. Alfonso Bottino, esclusa dalla espropriazione la zona di cui al N. 2 della perizia Greco, ed in lire millenovecentotrenanove e centesimi trenta la indennità dovuta ai detti

Sigg. Passalacqua e condanna l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato a un terzo delle spese e del compenso d'avvocato di primo grado, dichiarando compensato l'altro terzo.

Conferma nel dippiù l'appellata sentenza e condanna l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad un terzo delle spese e dei compensi di avvocato di appello e rinvio, incluse, dichiara compensato l'altro terzo. Le spese ed i compensi saranno liquidati dal Consigliere estensore.

Non è indennizzabile, comechè non avvenuto in occasione di lavoro, l'infortunio occorso all'operaio che si è incamminato, cessato il servizio, verso la sua abitazione lungo la linea ferroviaria.

CORTE DI APPELLO DI MILANO 13-28 marzo 1913, Teli-Ferrovie Stato.

OMISSIS.

Per la risoluzione dell'attuale vertenza devonsi tener presenti i precisi dati di fatto si e come vengono forniti dagli atti di causa in relazione a quanto dispone la legge del 31 gennaio 1904 per gli infortuni degli operai sul lavoro segnatamente con l'art. 7 della stessa.

È pacifico sia per concordi ammissioni delle parti, sia per quanto risulta dal verbale di richiesta stata a norma di legge eseguita a seguito dell'infortunio toccato a Teli Giuseppe, che questi smontato dal lavoro nel dì 11 settembre 1910 giorno festivo alle ore 13, si avviò verso la propria abitazione posta nel vicino paesello di Pescarenico, percorrendo il binario in direzione di Milano. È pur pacifico che il Teli si diede a percorrere fiancheggiando la linea ferroviaria, come a dir suo, la più breve che lo avrebbe portato alla casa sua, anzichè uscire dalla stazione e prendere la via

comune e che nell'attraversare i binari l'infortunio lo colse — per far ciò, usciva egli dall'ambito della zona che racchiude la stazione ferroviaria di Lecce, dal cancello della piccola velocità, l'ingresso del quale, giusta l'avviso 18 giugno 1910 fatto pubblicare dal capo deposito addetto a quella stazione, ed in causa stato in copia prodotto dallo stesso Teli, era stato concesso agli agenti di quel deposito dei quali egli pur faceva parte, in tutti i giorni per l'inteso orario, ad eccezione dei festivi, nei quali veniva solo ammesso nelle ore antimeridiane.

Di qui la questione, se cioè possa ritenersi che l'impedimento toccato al Teli, lo si debba o meno considerare siccome avvenuto in occasione di lavoro, in quanto la legge surricordata allo art. 7 sancisce l'obbligatorietà per tutti i casi di morte o di lesioni personali provenienti da infortunio che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro, le cui conseguenze e cause lo è nel caso in cui si tratta abbiano una durata maggiore di giorni cinque.

Dunque, in genere, per aver diritto ad indennità di infortunio non occorre che esso sia direttamente causato dal lavoro, ma basta che avvenga in occasione di questo, e che fra l'uno e l'altro vi sia un nesso di causalità, così che non sarebbesi verificato senza il concorso del lavoro.

Ancora in oggi esiste tal discrepanza tanto nella dottrina che nella giurisprudenza sulla maggiore o minore estensione interpretativa a darsi al richiamato disposto dell'art. 7 della legge sugli infortuni, in quanto mentre da taluni si sotiene che per occasione di lavoro debba intendersi l'infortunio avvenuto in quel periodo di tempo, che intercorre dal momento in cui l'operaio intraprende e smette il lavoro per orario finito, da altri si osserva al contrario come detto periodo debba estendersi dal momento in cui il lavoratore lascia la propria dimora per portarsi all'opificio o quello in cui rientra.

Senonchè tenuta presente la portata e lo spirito informativo della legge sugli infortuni che ha di mira il vantaggio degli operai, deve questa interpretarsi con quel largo criterio che lo spirito e la lettera sua lo consentono, e questa ad avviso del Collegio porta a far sì che a seconda della specialità del caso debba o meno ritenersi se si tratta di infortunio risarcibile.

Ed allora posto siccome principio che il lavoro è l'occasione dell'infortunio, quando sia esso che espone l'operaio all'azione di quella forza esterna che l'infortunio cagionò, ne segue che perchè ciò avvenga, concorrono due condizioni, che si tratti cioè di un rischio speciale e connaturato all'organismo dell'industria nella quale l'operaio, lavora, e che l'operaio si trova per ragioni di lavoro nella circostanza di tempo e di luogo speciali in cui avviene la sua esposizione al rischio, e per conseguenza l'infortunio. Ne segue così che risarcibile debba esere l'infortunio toccato al lavoratore ove succeda lungo la via per la quale egli si reca o lascia il lavoro, quando questo, che obbligatoriamente deve egli percorrere, sia pericolosa. In caso l'accidente disgraziato toccato all'operaio per detta ragione, deve a questa come causa riferirsi, rientrando nel rischio professionale, e quindi da considerarsi siccome infortunio indennizzabile. Ma all'infuori di ciò, pur data quella discrepanza che come sopra si disse e nella teorica e nella pratica, ormai la tendenza prevalente si è manifestata, nel senso che non sempre indennizzabile sia un'infortunio toccato per via all'operaio, quando questi si porta o ritorna alla casa sua, a lavoro compiuto.

E ciò pur dando quella interpretazione esclusiva che la natura stessa e la finalità per cui la legge sugli infortuni venne creata, voluta per la difesa del lavoratore.

L'infortunio soltanto è indennizzabile quando vi concorrano le seguenti condizioni:

a) che avvenga in occasione di lavoro, nel senso che l'operaio non ne sarebbe stato colpito qualora non fosse stato adibito a quel dato lavoro;

b) che avvenga per un rischio del lavoro, ossia per uno di quei rischi particolari o più gravi che quel dato mestiere presenta, non già per uno di quei tanti rischi comuni che l'operaio fuori del tempo e luogo del lavoro, corra al pari di chiunque altro. Scopo infatti della legge sugli infortuni è stato quello di concedere, se non un completo risarcimento almeno una indennità limitata a quegli operai che addetti a lavori pericolosi, fossero per fatalità di eventi, rimasti vittima di disgrazia.

Ma il legislatore non ha inteso certamente di mettere gli operai in una posizione privilegiata quanto ai rischi comuni, ossia di concedere una indennità anche per quegli infortuni dipendenti da quei

pericoli ai quali come ogni altra persona possono trovarsi esposti fuori del luogo e tempo del lavoro, e così la Corte di Cassazione di Torino e Roma con recenti giudicati statuiscono che per potersi reputare infortunio professionale indennizzabile, occorra che l'operaio intanto abbia subito, in quanto per portarsi sul luogo del lavoro o per far ritorno alla dimora sua abbia dovuto transitare per via malagevole, o sia stato costretto di servirsi di mezzi di trasporto speciali, in modo da andare incontro a rischi maggiori. In altri termini deve trattarsi non di rischio generico, bensì di rischio specifico.

Sulla base di tali principii, proclamati in questi ultimi tempi da pressochè tutte le Corti Superiori regolatrici, ai quali pur si associa la dottrina, e venendo al caso toccato all'odierno appellante principale, si ha che l'infortunio del quale questi fu vittima fu causato per aver egli contravvenuto alle superiori disposizioni che regolavano il servizio presso il deposito combustibili alla stazione ferroviaria di Lecco, volle seguire una via, per far ritorno a lavoro finito alla propria casa (per sè pericolosa, mentre quella comune e che avrebbe egli dovuto percorrere non offriva pericoli di sorta. Che ciò sia, risulta da quello stesso verbale che porta la firma del Teli, in data del 21 settembre 1910 raccolto a seguito di inchiesta amministrativa praticata dalla direzione della stazione ferroviaria, e nel quale egli stesso ebbe a dichiarare di non essere mai passato dal cancello dell'officina, smontando dal servizio, bensì di passare dalla stazione.

Ora, pur volendo ammettere che l'uso per ingresso da quel cancello, e per l'intiero orario di servizio, includesse per quello per la sortita; ciò deve però intendersi che pure per quella si dovesse avere riguardo ai bisogni del servizio e però contravveniva il Teli quando ad orario già ultimato si permetteva di accedere da tale località, mentre neppure indipendentemente dal divieto, la necessità di voler abbracciare la via poteva trovare giustificazione dal momento che smontato dal servizio alle ore 13 di quel dì, solo doveva riprendere lavoro nel giorno successivo.

Sfugge pertanto non solo la eventualità del lavoro e la presenza dell'ambiente in cui l'operaio lavorava, ma altresì quella occasionalità la quale esige quanto meno, che l'infortunio sia conseguenza di un rischio specifico del lavoro.

E poichè questi dati di fatto sono in causa pacifici, inutile si presentava ammissione di quella prova testimoniale che dalle Ferrovie dello Stato solo in via di stretto subordine veniva offerta, tendente appunto a stabilire che quando avvenne l'accidente disgraziato, era smontato dal servizio e che contro le disposizioni regolamentari, si avviò per la linea ferroviaria, dove rimase investito.

P. q. m. Ritenuto quanto alle spese di lite che la natura stessa della causa ne consiglia la compensazione fra le parti.

Ogni diversa eccezione e conclusione rejetta.

La Corte, provvedendo sugli appelli principali ed incidentale proposta dal Teli Giovanni il primo, delle Ferrovie dello Stato il secondo respinge il primo ed accogliendo il secondo.

Assolve questa dalla domanda in loro confronto stata dal Teli spiegata con l'atto di citazione 27 agosto 1911.

Errata-corrige

Circolare 13v (Boll. N. 38-1913). — A pag. 163, nella co-
a « veicoli specializzati » in corrispondenza al secondo dei ser-
Venezia-Trieste, via Cervignano, correggere l'indicazione dei
gliai DUT 94421-94496 in 94421-94426.

Ordine di Servizio N. 330. (Boll. N. 40-1913). — Al terz'ul-
capoverso correggere in [**24**] l'indicazione (24) da esporre di
o al nome della stazione di Tenda.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 44

30 OTTOBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *n. 1202 dell'11 settembre 1913, col quale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a pubblicare annualmente il ruolo di anzianità del personale dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° delle tabelle organiche* . . . . Pag. 459

D. M. *del 16 ottobre 1913, col quale sono nominati i rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico* . . . . » 461

D. M. *del 16 ottobre 1913, che conferma il sig. ing. Angelo Bertini nella carica di membro del Consiglio generale del traffico* » 462

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 356. — Attivazione del doppio binario nel tratto S. Donà di Piave-Meolo . . . . » 723

Ordine di Servizio N. 357. — Servizio merci italo-belga . . » ivi

Ordine di Servizio N. 358. — Servizi merci internazionali . . » 724

Ordine di Servizio N. 359. — Prelievi e regolarizzazioni contabili ed inventariali dei materiali di esercizio forniti in conto di autorizzazioni speciali di spese di carattere patrimoniale . . » 725

Roma, ottobre 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Ordine di Servizio N. 360. — Attrezzi appartenenti a carri di altre Amministrazioni . . . . Pag. 728
Ordine di Servizio N. 361. — Bagnatura delle merci nei carri chiusi e visite al riguardo. . . . . » 730
Ordine di Servizio N. 362. — Ruolo di anzianità dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica . . . . » 733
Ordine di Servizio N. 363. — Somministrazione agli Uffici ed alle Stazioni degli stampati ed oggetti di cancelleria . . . » ivi
Circolare N. 88. — Treni scortati da pulitori viaggianti . . . » 736

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Circolare N. 17^{V}. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . Pag. 209

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 247

Errata-corrige

Legge n. 1365, pubblicata nel Bollettino N. 2-1913 - Correggere la data del 20 dicembre 1912 in « 29 dicembre 1912 ».

Allegato alle Circolari 85, 86 e 87. (Boll. N. 43-1913) - Nella colonna 8ª, in corrispondenza di Torino Dora, P. N. e P. S., scrivere il prezzo di 0.90.

. DECRETO *n.* 1202 *dell'*11 *settembre* 1913, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a pubblicare annualmente il ruolo di anzianità del personale dei gradi* 7°, 8°, 9° *e* 10° *delle tabelle organiche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 53 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'eser-
zio di Stato delle ferrovie non concesse ad industrie private,
odificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i
vori pubblici;

Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello
ato ed il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L' Amministrazione delle ferrovie dello Stato pubblicherà
nnualmente il ruolo d'anzianità del personale dei gradi 7°, 8°, 9°
10° delle tabelle organiche.

Art. 2.

L'anzianità sarà determinata dalla data di nomina nel grado.

Dal Consiglio d'amministrazione saranno stabilite le altre
ratteristiche per determinare nei vari casi la precedenza a pari
ta di nomina nel grado.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 249 del 25 ottobre 1913.

Nel computo dell'anzianità sono dedotte le assenze che, a termini del regolamento del personale approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, costituiscono interruzione di servizio, escluse le assenze per servizio militare verificatesi dopo l'andata in vigore della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 3.

Il Consiglio d'amministrazione è autorizzato ad approvare, ove occorra, ed ai soli effetti della compilazione del ruolo, la equiparazione delle qualifiche delle altre Amministrazioni, dalle quali proviene il personale, alle qualifiche del vigente ordinamento, ferme restando le tabelle d'equiparazione approvate col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, e la tabella comparativa allegato *D*-1 all'ordinamento del personale della Rete Mediterranea, approvato con R. decreto 4 agosto 1902, n. 379.

Art. 4.

È fissato il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione del ruolo, per gli eventuali ricorsi in via amministrativa al Consiglio d'amministrazione.

Il provvedimento del Consiglio d'amministrazione sul ricorso è definitivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 11 settembre 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI - SACCHI.

Visto, Il guardasigilli: FINOCCHIARO-APRILE.

D. M. *del 16 ottobre 1913, col quale sono nominati i rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 lettera *m*) e 64 della legge 7 luglio 1907 n. 429, modificati dall'articolo 1 del R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Viste le norme per la elezione dei rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico, aprovate con Decreto Ministeriale 14 settembre 1913;

Visto il risultato dello scrutinio della votazione fatta dai rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato il giorno 11 ottobre 1913, per la elezione nel proprio seno di due membri del Consiglio generale del traffico:

DECRETA:

I Rappresentanti del personale sigg. *Pagliuca Nicola* e *Bucci Arturo Oreste* sono nominati membri del Consiglio generale del traffico.

Roma, 16 ottobre 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

D. M. *del* 16 *ottobre* 1913, *che conferma il sig. ing. Angelo Bertini nella carica di membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della Legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del Regio Decreto 28 giugno 1912, N. 728;

Sulla designazione fatta dal Comitato permanente della Associazione tramviaria italiana, nella seduta del 6 settembre 1913;

DECRETA:

Il Sig. Ing. Angelo Bertini è confermato nella carica di membro del Consiglio Generale del traffico quale rappresentante dell'Associazione predetta.

Roma, addì 16 *ottobre* 1913.

Il Ministro

E. SACCHI.

ne di Servizio N. 356. (M. e L.).

zione del doppio binario nel tratto S. Donà di Piave-Meolo.

Dalle ore 15 del giorno 10 novembre 1913 verrà attuato il ser-
a doppio binario sul tratto S. Donà di Piave-Meolo, della linea
gruaro-Mestre, la quale resta così a semplice binario soltanto
atto S. Stino di Livenza-S. Donà di Piave.

Dalla data suddetta il disco di II categoria della stazione di
, lato Portogruaro, verrà spostato da destra a sinistra ri-
 ai treni ai quali comanda, senza variarne la distanza dal-
 del F. V.; invece il disco di Donà di Piave, lato Mestre, verrà
to nella sua posizione attuale, cioè a destra rispetto ai treni
ivo.

Le Divisioni interessate provvederanno nella rispettiva com-
za per la regolare attivazione del nuovo doppio binario.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 *del Compartimento
nezia.*

---

ne di Servizio N. 357 (C.).

io merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 342-1913).

Col 1° novembre 1913 viene attuato il 1° supplemento alla
 II *A* della tariffa italo-belga (edizione 1° agosto 1913) il
, oltre ad alcune modificazioni ed aggiunte, comprende la
 tariffa eccezionale pei carboni applicabile, sui percorsi al
d'Italia, fino ai transiti di Chiasso ,Pino ed Iselle.

La tariffa in parola sostituisce quella corrispondente che fi-
 alle pagine 217*g*-222 della tariffa diretta italo-belga (edi-
 1° settembre 1900), la quale edizione resta così completa-
e abrogata.

La nuova tariffa dei carboni prevede prezzi per vagoni completi di almeno 10 tonnellate e per partite di 60, 100 e 250 tonnellate.

Come risulta dalle *Osservazioni preliminari* che figurano a pag. 171 della detta tariffa eccezionale, le partite di 60 o 100 tonnellate, facenti parte di un trasporto di 250 tonnellate, possono godere dei prezzi previsti per 60 o 100 tonnellate, se questi ultimi riescono più favorevoli allo speditore. A questo proposito si fa presente che la stazione italiana d'arrivo è messa in grado di conoscere se una spedizione di 60 o di 100 tonnellate fa parte di un trasporto di 250 tonnellate, perchè, in tale caso, la stazione di partenza è obbligata ad indicare sui documenti di trasporto che la spedizione fa parte di un trasporto di 250 tonnellate e ad aggiungere la destinazione delle altre partite a complemento, coi numeri dei vagoni e dei relativi fogli di via. .

Su ciascuno dei documenti di trasporto scortanti i vagoni compresi in una partita di 60 o 100 tonnellate (anche se essa non facesse parte di un trasporto di 250 tonnellate) la stazione di partenza farà menzione del peso totale della partita (60 o 100 tonn.), del numero dei vagoni di cui essa è composta, e dei numeri dei fogli di via scortanti i diversi vagoni.

La pubblicazione di cui si tratta verrà, come di consueto, distribuita dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze e posta in vendita al pubblico, nelle principali stazioni, al prezzo indicato sulla copertina del supplemento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 358. (C.).

Servizi merci internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 380-1913).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 309-1913 si partecipa che nei diversi servizi diretti internazionali *la data di attua-*

zione delle modificazioni ed aggiunte alle voci riguardanti i *velocipedi* dovrà essere rettificata come segue:

Pel Servizio italo-belga . . . . 1° gennaio 1914.
Pel Servizio italo-francese (P. L. M.) . . 15 ottobre 1913.
Pel Servizio italo-germànico . . . . . 1° gennaio 1914.
Pel Servizio italo neerlandese . . . . 1° febbraio 1914.
Pel Servizio italo-svizzero rimane stabilita la data già comunicata del 1° ottobre 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni*.

Ordine di Servizio N. 359. (R. A.).

Prelievi e regolarizzazioni contabili ed inventariali dei materiali di esercizio forniti in conto di autorizzazioni di spese di carattere patrimoniale.

I.

I Servizi, nel presentare, in sede competente, le proposte di autorizzazioni di spese di carattere patrimoniale che contemplino anche la fornitura di materiali di esercizio in aumento dotazione non compresi nel preventivo annuo dei materiali stessi, dovranno sempre mantenere separate, pur comprendendole in un'unica proposta, le spese da imputarsi al conto « *Lavori in Conto Patrimoniale ed acquisto stabili* ».

II.

Ottenuta la chiesta autorizzazione di spesa, tutti indistintamete i materiali d'esercizio da fornirsi dai Magazzini, o da acqui-

starsi direttamente, dovranno essere richiesti coi mod. A-22 *speciali, color giallo,* che avranno corso colle modalità stabilite dal primo alinea dell'art. 4 delle « Norme amministrative e contabili sula tenuta degli inventari del materiale di esercizio ».

Sui mod. A-22 speciali, di cui sopra, dovranno sempre riportarsi le indicazioni relative agli estremi dell'autorizzazione speciale di spesa, senza delle quali indicazioni è fatto divieto ai Magazzini di darvi corso.

III.

I Magazzini degli Approvvigionamenti, evasi tali moduli, dovranno inviarli per l'accettazione, ai mittenti, che li restituiranno nel modo che sarà stabilito dai Servizi competenti.

I Magazzini, avutili di ritorno firmati, dovranno comprenderli in riassunti mod. A-24 separati.

IV.

Gli Uffici incaricati della compilazione delle relative contabilità, ricevuti i mod. A-22 speciali evasi dai Magazzini, ne registreranno gli estremi e la spesa nei documenti e nei modi che saranno determinati da ciascun Servizio in ottemperanza alle prescrizioni dell'Ordine di Servizio N. 96 1913; e apporranno nei mo. A-22 la dizione « Registrato in conto del lavoro di cui l'autorizzazione sopra indicata ».

V.

Le spese imputabili al conto « Lavori in conto patrimoniale ed acquisti stabili » verranno, come in atto, direttamente contabilizzate al conto definitivo dagli Uffici di contabilità dei Servizi che hanno presentato la proposta di spesa in conto patrimoniale e sui mandati relativi saranno riportati gli estremi dell'autorizzazione stessa; le spese afferenti ai materiali di esercizio verranno conta-

bilizzate ai conti patrimoniali ed inventariali colle modalità stabilite dalle « Norme amministrative e contabili per la tenuta degli inventari del materiale di esercizio ».

VI.

Le spese accessorie di dogana e di trasporto dei macchinari dovranno essere liquidate e pagate dal Servizio Approvvigionamenti, per essere conglobate nel valore dei materiali d'esercizio cui si riferiscono e regolarizzate coi mod. A-22 speciali di cui al punto II.

Le spese di mano d'opera per la montatura e messa in opera dei macchinari stessi, verranno invece liquidate, pagate e contabilizzate da Servizi interessati al conto « *Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili* ».

VII.

I materiali d'nventario eventualmente costruiti direttamente dai Servizi, in conto della relativa autorizzazione di spesa, verranno contabilmente versati a Magazzino, di massima, *a valore di perizia*, con mod. A-21, e, contemporaneamente, prelevati nei modi voluti con mod. A-22 speciale giallo.

Però le Officine locomotive e veicoli, le Officine dei Depositi e le Squadre di Rialzo costruiranno i detti materiali per conto di Magazzino e li verseranno contabilmente con il mod. T-355 (Trazione) o V-357 (Veicoli) assegnando loro il valore risultante dai rispettivi conti di commissione.

VIII.

Ultimato il lavoro e l'impianto al quale le singole autorizzazioni si riferiscono, gli Uffici interessati dovranno, come di metodo, presentare alle competenti Ragionerie le prescritte liquidazioni finali senza allegarvi la distinta mod. R. 125 che resta abolita.

Le Ragionerie completeranno le liquidazioni con la indicazione degli estremi dei mandati d'ordine emessi da loro a carico dei conti inventariali e per la regolarizzazione della quota 5 %.

IX.

Pei lavori e gli impianti già in corso di esecuzione si seguiranno tutte le norme in vigore indipendentemente da quanto viene più sopra stabilito.

X.

Restano ferme le disposizioni di dettaglio, particolari ai Servizi direttamente interessati, e di cui gli Ordini di Servizio numero 58/1908, N. 97/1908 e 32/1909 in quanto non siano in contrasto colle presenti disposizioni.

L'Ordine di Servizio N. 242/1911 resta abrogato.

Ordine di Servizio N. 360. (M. V.).

Attrezzi appartenenti a carri di altre Amministrazioni.

Avviene con frequenza che la nostra Amministrazione debba rispondere di ammanchi ed avarie di prolunghe, stanti, bilici, tavoloni da sponda, battifianchi, griglie ed altri attrezzi formanti parte integrante di carri di altre Ferrovie.

Ciò deriva generalmente dal fatto che il personale di stazione, contravvenendo al divieto di cui all'Ordine di Servizio N. 181-1908, toglie dai carri, e talvolta trattiene, gli attrezzi in parola, trascurando altresì di segnalare nei modi prescritti gli ammanchi e le avarie riscontrate.

Si richiama perciò tutto il personale interessato alla rigorosa osservanza delle prescrizioni seguenti:

1. Ogni qualvolta, per eseguire le operazioni di carico e scarico, occorra rimuovere gli attrezzi sopra ricordati, i medesimi de-

vono essere tosto riapplicati ai carri cui appartengono e debitamente assicurati al loro posto con gli ordigni a ciò destinati; in particolare devono essere collegati superiormente fra loro, a mezzo delle rispettive catene, gli stanti che ne fossero muniti.

2. Le stazioni che durante la sosta del carro di passaggio o all'atto dello scarico, rilevano mancanze od avarie degli indicati attrezzi, devono darne immediato avviso ai Verificatori, affinchè applichino sui longaroni le prescritte etichette, sulle quali, se trattasi di carri chiusi od aperti con copertone giunti carichi e muniti dei piombi di altra Amministrazione, deve essere altresì esposta la dicitura: « Piombato dalla stazione di....... »

3. Le stazioni stesse, siano o no sedi di personale di verifica, devono inoltre notificare subito a mezzo di lettera, al transito da cui i carri sono entrati sulla rete, l'anormalità rilevata per le eventuali riserve rispetto alla Ferrovia confinante.

4. Le stazioni che non sono sede di personale di verifica, oltre a darne avviso al transito, come è prescritto al punto precedente, devono praticare opportuna annotazione delle mancanze od avarie riscontrate nel quadro N del foglio di corsa del treno col quale i carri viaggiano, affinchè la prossima stazione sede di personale di verifica provveda alla etichettazione.

5. Per ogni mancanza od avaria, non giustificata da etichetta o da annotazioni sui fogli di corsa, devono essere scambiate le riserve, nei modi prescritti, fra gli agenti che ricevono e quelli che consegnano i carri carichi o vuoti.

6. I transiti che nei carri di ritorno riscontrano mancanze di accessori, non segnalate nei modi indicati ai punti 3 e 4, devono esperire d'urgenza, verso le stazioni che hanno effettuato lo scarico, le pratiche di ricerca.

7. L'invio degli attrezzi sciolti al transito di entrata, deve essere eseguito colla scorta del mod. M. 155 da carteggiarsi con foglio di via a G. V., specificandovi il quantitativo e la qualità degli attrezzi, nonchè il carro cui appartengono.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 26, 29, 34 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 361. (M. T. V. C.).

Bagnatura delle merci nei carri chiusi e visite al riguardo.

Allo scopo di evitare le gravi conseguenze delle bagnature delle merci dovute ad infiltrazione dell'acqua piovana dai cieli e dalle pareti dei carri chiusi, si prescrive a tutto il personale interessato l'osservanza delle seguenti disposizioni, le quali riassumono e coordinano quelle che già vigevano in materia presso le cessate Amministrazioni sociali.

1. Le Officine e le Squadre di Rialzo, prima di riconsegnare al Movimento i carri chiusi uscenti dalla riparazione, hanno l'obbligo di accertarsi sempre dello stato dei cieli, specialmente in corrispondenza della garetta, nonchè delle pareti, delle porte e degli sportelli, in guisa che sia garantita la perfetta impermeabilità all'acqua piovana.

2. Le stazioni, alla loro volta, prima di eseguire il carico delle merci, quando tale operazione, a norma di Tariffa, deve essere eseguita dalla ferrovia, hanno l'obbligo di esaminare lo stato dei carri stessi, non solo per accertarsi che si trovino nelle volute condizioni, sia rispetto alla natura del carico che devono ricevere, sia rispetto al percorso che devono effettuare sulla nostra o sulle altre reti, ma anche per garantirsi da ogni probabilità d'infiltrazione di acqua piovana dalle connessure dell'imperiale e delle pareti, dalle porte e dagli sportelli.

Tale verifica deve essere più che mai minuziosa quando si tratti di caricare merci di valore o di natura delicata, che le infiltrazioni possono più facilmente deteriorare, quali ad esempio zuccheri, cereali, farine, semolini, semi, tessuti e simili.

Qualora si abbiano dubbi sulle buone condizioni di un carro, questo deve senz'altro essere escluso dal trasporto delle merci suaccennate.

Pei carri da consegnarsi agli speditori, compresi gli stabilimenti raccordati, per essere da questi caricati, le stazioni devono pure procedere ad una verifica allo scopo di evitare di tenere impe-

gnati i binari di carico con materiale che possa poi essere rifiutato dagli speditori stessi, tanto più quando il collocamento dei carri su detti binari richiedesse delle manovre, ed anche soltanto per facilitare l'obbligo del mittente ed evitargli di rifiutare i carri che trovasse difettosi.

3. Nelle località sedi di Verificatore, gli agenti del Movimento possono chiedere per tali verifiche il di lui concorso, ed in tali casi egli deve prestarsi colla dovuta diligenza, salendo anche sull'imperiale dei carri, qualora occorresse di fare una constatazione più rigorosa e più diretta.

Il Verificatore deve pure, se richiesto, rilasciare una dichiarazione scritta o la firma sul foglio di scorta circa il risultato della visita eseguita, in prova che, nei limiti del possibile, sono state praticate le volute constatazioni.

4. Indipendentemente dai casi di cui il punto precedente, i Verificatori devono, nelle loro visite giornaliere ai carri chiusi giacenti nelle rispettive stazioni, attentamente esaminare le condizioni dei cieli e delle pareti dei medesimi, specialmente di quelli provvisti di garetta per frenatore, e tali verifiche devono essere maggiormente intensificate nei periodi di pioggia, provvedendo, quando ne sia il caso, all'etichettamento dei carri stessi per la più prossima Officina o Squadra di Rialzo a seconda della maggiore o minore entità delle avarie.

5. Quando all'atto dello scarico si riscontrano avarie alle merci attribuibili ad infiltrazioni di acqua, il Capo stazione (1), o chi lo sostituisce, deve richiedere l'intervento di un Verificatore, o di un Macchinista in mancanza di esso, per fare accertare se il difetto o il guasto del carro, che ha dato luogo alle infiltrazioni, era preesistente al carico o se sia avvenuto accidentalmente durante il percorso del treno.

Dalla dichiarazione che il Verificatore, o, in sua assenza, il Macchinista, deve apporre nella parte prima (art. 4) del processo verbale mod. CH 100, tale circostanza deve risultare in termini ben chiari. Se poi si può affermare che l'avaria o il difetto che ha

---

(1) Nelle Gestioni autonome, il Capo gestione.

dato luogo all'infiltrazione era di vecchia data e visibile al momento del carico, ciò deve essere esplicitamente dichiarato nel processo verbale usando, a seconda del caso, una delle seguenti locuzioni:

— infiltrazione causata da sconnessione od altri guasti dell'imperiale, certamente esistenti e visibili dall'interno del carro prima del carico;

— infiltrazione avvenuta per stravento da sconnessione delle pareti (laterali o di testa) certamente esistente e visibile prima del carico;

— infiltrazione avvenuta per stravento dalla fessura esistente tra il battente e il controbattente delle porte (oppure delle ribalte) e certamente visibile prima del carico;

— infiltrazione avvenuta dagli aspiratori Torpedo (1);

ed altre simili che non lascino alcun dubbio sulla causa del danno.

6. Le visite preventive di cui al punto 2° e quelle in seguito ad avaria di cui il precedente punto 5° devono, quando ne sia il caso, essere eseguite all'identico scopo anche sui copertoni, specialmente quando, a sensi della circolare 104-1911, vengono utilizzati dei carri di serie *Lt* o *Ltm* muniti di reggi-copertone, in luogo di quelli coperti.

(1) Finchè tali aspiratori saranno in opera, essendo in corso la loro soppressione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 29, 30, 31, 34, *ai Capi tecnici delle Squadre di Rialzo, ai Controllori del materiale, al personale delle Gestioni ed ai Capi squadra alle merci.*

Ordine di Servizio N. 362. (P.).

Ruolo di anzianità dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica.

Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio di Amministrazione — in applicazione del disposto degli art. 2 e 3 del R. Decreto N. 1202 dell'11 settembre 1913 relativo alla pubblicazione del ruolo di anzianità del personale dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica — ha approvato l'allegato prospetto contenente le caratteristiche da seguirsi in ordine successivo per la inscrizione degli agenti nel ruolo stesso nel caso di parità di data della nomina nel grado, nonchè l'allegata tabella di equiparazione di alcune qualifiche che furono in vigore presso le varie Amministrazioni dalle quali il personale stesso proviene.

Detto ruolo viene pubblicato a parte contemporaneamente al presente bollettino.

Ordine di Servizio N. 363. (M. A.).

Somministrazione agli Uffici ed alle Stazioni degli stampati ed oggetti di cancelleria.

1. - In relazione al disposto dell'Ordine di Servizio N. 158-1913 articolo 3°, la distribuzione degli stampati ed oggetti di cancelleria alle stazioni ed uffici da parte dei Magazzini di Torino, Bologna, Ancona, S. Maria C. V. e Palermo Centrale, sarà fatta, in via generale, a mezzo del carro-distributore a partire dal 1 novembre p. v.

2. - Agli effetti della distribuzione indicata al precedente articolo, la circoscrizione attuale dei Magazzini stampati viene divisa in quattro gruppi ed ogni gruppo in tre sottogruppi di linee.

Fa eccezione il Magazzino di Palermo Centrale la cui circoscrizione viene divisa in quattro gruppi senza ulteriori suddivisioni.

Le stazioni e gli uffici compresi nei singoli gruppi e sottogruppi risultano dal prospetto allegato A.

3. - Ogni sottogruppo di linee (e per Palermo Centrale ogni gruppo) è servito da un carro-distributore che percorre un determinato itinerario.

Gli itinerari fissati per ognuno dei carri-distributori risultano dal prospetto allegato B.

Ad ogni cambiamento d'orario saranno stabiliti, d'accordo fra il Servizio Approvvigionamenti e quello del Movimento, i treni coi quali dovranno viaggiare i carri-distributori e ne sarà data comunicazione in tempo debito ai Magazzini, alle stazioni ed agli uffici interessati.

4. - Le somministrazioni alle stazioni ed uffici compresi nei vari gruppi di linee devono essere effettuate nelle epoche indicate in appresso:

Stazioni ed Uffici compresi nei gruppi di linee	Mesi in cui devono essere fatte le somministrazioni del		
	1° quadrimestre	2° quadrimestre	3° quadrimestre
1°	Luglio	Novembre	Marzo
2°	Agosto	Dicembre	Aprile
3°	Settembre	Gennaio	Maggio
4°	Ottobre	Febbraio	Giugno

Per ciascun gruppo la somministrazione avverrà:

Alle linee del 1° sottogruppo nella 1ª decade
Alle linee del 2° sottogruppo nella 2ª decade
Alle linee del 3° sottogruppo nella 3ª decade

del mese stabilito per il gruppo.

Per le linee servite dal Magazzino di Palermo Centrale la somministrazione sarà fatta entro la prima quindicina del mese.

5. - Nel carro-distributore prenderà posto un agente del Servizio Approvvigionamenti con incarico di consegnare direttamente al titolare di ciascuna stazione e di ciascun ufficio, od agli agenti da essi incaricati, gli stampati e gli oggetti di cancelleria agli stessi destinati, ritirandone la firma su apposito modulo.

La consegna degli stampati e della cancelleria, dall'agente che scorta il carro al personale della stazione, di massima, deve eseguirsi durante la fermata del treno.

Gli agenti incaricati di ritirare gli oggetti di cui si tratta dovranno quindi trovarsi all'arrivo del treno preavvisato e facilitare con ogni mezzo il compito dell'agente del Servizio Approvvigionamenti per evitare ritardi al treno, salvo nei casi in cui il carro, per ragioni speciali di consegna delle forniture, debba essere trattenuto in determinate stazioni per proseguire con altro treno del giorno successivo.

6.- Il carro-distributore in composizione ai treni della zona in distribuzione dovrà essere ubicato possibilmente dopo il bagagliaio, ed in ogni modo a non meno di cinque carri di distanza dalla locomotiva.

7. - I carri saranno chiusi a mezzo di speciali lucchetti, che saranno applicati dagli agenti del Servizio Approvvigionamenti.

8. - In tutto il loro percorso a carico, i carri-distributori saranno scortati da lettera di porto in servizio mod. Cı-112 e nelle apposite tabelle porteranno etichette speciali coll'indicazione del numero dell'itinerario che sarà susseguito dalla lettera *S* e colla dicitura « Carro-distributore stampati, cancelleria ».

Sul documento di scorta al carro verrà applicato un listino sul quale risulteranno la data ed i treni con cui il carro stesso deve viaggiare.

9. - Non essendo possibile precisare preventivamente in quali giorni dovranno viaggiare i carri-distributori, tanto sul percorso della zona di distribuzione, quanto per portarsi dalla stazione sede dei Magazzini a quella dalla quale ha iniziato la distribuzione, i

singoli Magazzini daranno, in tempo debito, avviso alla stazione in sede, degli itinerari che metteranno giornalmente in partenza.

La stazione dalla quale si inizia la zona di distribuzione dovrà dare avviso telegrafico a tutte quelle comprese nella zona stessa colla seguente formula: « Treno..... viaggia itinerario...... ».

10. - Per gli uffici che non si trovano nel recinto delle stazioni indicate nell'allegato A, le forniture degli stampati e degli oggetti di cancelleria verranno fatte con spedizioni nei modi d'uso.

11. - Gli imballaggi ed i recipienti vuoti dovranno essere restituiti ai Magazzini pure nei modi d'uso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, *ai Controllori del materiale, ai Guarda magazzini, ai Capi squadra alle merci e al personale addetto alla compilazione dei fogli veicoli.*

Circolare N. 88 (V.).

Treni scortati da pulitori viaggianti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 49-1910).

In seguito a cambiamenti di orario ed alla istituzione di nuovi treni, essendo avvenute delle varianti nell'elenco dei treni scortati da pulitore viaggiante, si pubblica colla presente un nuovo elenco dei treni in parola, colla indicazione dei percorsi scortati, il quale elenco, naturalmente, annulla e sostituisce quello pubblicato colla circolare N. 69-1912.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 26, 29, 34 *ed ai Controllori del Materiale.*

Treni e percorsi scortati da manovali pulitori

TRENI	PERCORSI SCORTATI
	Linea Torino-Genova-Pisa-Roma
1	Alessandria-Civitavecchia
2	Roma-Pisa Spezia-Alessandria
3	Intero percorso
4	Civitavecchia-Spezia Genova-Torino
5	Torino-Livorno Grosseto-Roma
6	Roma-Grosseto Pisa-Torino
7	Genova-Pisa Grosseto-Roma
8	Roma-Grosseto Livorno-Genova
12	Genova-Torino
13	Torino-Genova
15	Pisa-Civitavecchia
20	Civitavecchia-Genova

TRENI	PERCORSI SCORTATI
	Linea Milano-Bologna-Firenze-Roma
21 22 23 24 26	Intero percorso
27	Milano-Firenze Arezzo-Roma
28	Roma-Arezzo Firenze-Bologna
31	Bologna-Roma
35	Milano-Bagni Porretta Firenze-Roma
36	Roma-Firenze Bagni Porretta-Milano
	Linea Venezia-Bologna
42 43 46 47	Intero percorso

TRENI	PERCORSI SCORTATI
	Linea Bologna-Gallipoli
51	Bologna-Ancona
	Foggia-Lecce
54	Lecce-Foggia
	Ancona-Bologna
55	Ancona-Brindisi
56	Brindisi-Ancona
57	Bologna-Ancona
	Foggia-Lecce
58	Lecce-Foggia
	Ancona-Bologna
	Linea Genova-Chiasso
74	Intero percorso
	Linea Torino-Milano-Venezia
81	Milano-Venezia
82	Intero percorso
83	
86	
87	
8[illegible]	Venezia-Milano

TRENI	PERCORSI SCORTATI
89	Intero percorso
90	
91	Milano-Venezia
94	Venezia-Milano
	Linea Roma-Napoli-Reggio C.-Sicilia
100	Reggio Calabria-Napoli
101	Roma-Reggio Calabria
	Messina-Siracusa
102	Siracusa-Messina
	Reggio Calabria-Paola
	Napoli-Roma
105	Roma-Napoli
106	Termini Imerese-Messina
	Reggio Calabria-Paola
	Sapri-Roma
107	Napoli-Sapri
	Paola-Reggio Calabria
109	Roma-Napoli
	Paola-Reggio Calabria
	Messina-Termini Imerese
121	Messina-Palermo
122	Palermo-Messina

TRENI	PERCORSI SCORTATI	TRENI	PERCORSI SCORTATI
	Linea Genova-Ventimiglia		**Linea Venezia-Pontebba**
132	Intero percorso	171	Intero percorso
135		174	
136			
137			**Linea Napoli-Foggia**
		723	Foggia-Caserta
	Linea Torino-Savona	724	Intero percorso
143	Intero percorso	725	Foggia-Caserta
144		726	Caserta-Foggia
145		727	Intero percorso
146		728	Caserta-Foggia

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 17v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 novembre 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona,

Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI_{z}^{CR} N. 41.887, e 41.889.

CARRI.

F. N. 171.643 a 171.645, 171.688 a 171.690, 172.448 a 172.450, 172.470 a 72.472, 172.618 a 172.620, 172.640 a 172.642 173.091 a 173.093, 173.206 a 173.208, 173.222 a 173.224, 173.359 a 173.361, 173.377 a 173.379, 173.407 a 173.409, 173.417, 173.769 a 173.771, 173.790 a 173.792, 174.917 a 174.920, 175.129 a 175.131, 175.158 a 175.160.

L. N. 473.857 a 473.859, 474.091 a 474.093, 474.220 a 474.222, 474.280, 475.247 a 475.249, 475.262 a 475.264, 477.505 a 477.507, 477.520 a 477.522, 477.565 a 477.567, 477.594 a 477.596, 477.721 a 477.723, 477.740 a 477.742, 478.922 a 478.924, 478.944 a 478.946, 478.987 a 478.989, 479.119.

P. N. 654.853 a 654.855, 654.868 a 654.870, 654.881 a 654.883, 656.545 a 656.547, 656.554.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

SENTENZE

Trasporto di cose. - Tariffe speciali. - Limitazione di responsabilità. - Perdita. - Indennizzo.

Nel caso di trasporto a tariffa speciale, anche ricorrendo la manifesta negligenza del vettore, la perdita va indennizzata in base all'art. 5 delle condizioni generali di dette tariffe speciali, e non già in base all'art. 140 delle tariffe generali, perchè alla diminuzione di prezzo delle tariffe speciali deve corrispondere una diminuzione di responsabilità del vettore.

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI - 12 giugno 1911, Giuliani Gusman-Ferrovie dello Stato.

FATTO

Il Sig. Prof. Filippo Giuliani Gusman nel 23 dicemrbe 1909 spediva da Roma in Napoli al proprio indirizzo a mezzo delle Ferrovie a grande velocità con tariffa speciale una cassa del peso di Kg. 47 contenente effetti d'uso ma questa cassa non giunse nel termine di resa a Napoli ed il Gusman la reclamava amministrativamente invano, giacchè la Amministrazione con lettera del 9 luglio gli comunicava che « fatte le pratiche di ricerca per ritrovare la consegnata cassa effetti oggetti della spedizione G. V. 29663 del 23-12-09 a Napoli hanno subito esito negativo, non resta perciò che procedere alla definizione della vertenza e lo si prega, all'uopo di specificare il costo degli effetti e dei libri contenuti nella citata cassa ».

Allora il Gusman con atto del 22 luglio e 3 agosto 1910 conveniva davanti questo Tribunale il Sig. Giacomo Serantini capo di questa Stazione ferroviaria in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato e dichiarando che la cassa conteneva effetti d'uso e disegni originali con relativi calcoli riguardanti un progetto di posta elettrica e manoscritti di matematica frutto di molti anni di studio e di spese e che non era riuscito con le vie bonarie ad un equa transazione dei danni sofferti per la sofferta perdita chiedeva che lo si condannasse nella detta qualità a riaverli di tutti i danni, niuno escluso ed eccettuato, essendo evidente la supina negligenza e la grave colpa della Ferrovia, da liquidarsi ed alle spese del giudizio.

A tale domanda l'Amministrazione ferroviaria ammettendo il fatto della perdita e la riconosciuta responsabilità di cui sopra, deduceva che non avendo il Gusman proposto prima in via Amministrativa le sue pretese, la istanza dovesse dichiararsi inammessibile ed in via subordinata che dovesse rigettarsi la domanda in quanto eccedesse i limiti dei risarcimenti inteso con rimborso del valore della merce perduta.

Ed il Gusman di rimando insisteva nel chiedere che i danni dovessero determinarsi alla stregua degli art. 1227 e 1229 del Cod. Civ. comprendendo in esso ogni altro danno si collegasse direttamente o indirettamente a quella perdita. Ma il Tribunale con sentenza del 30 dicembre 1910-18 gennaio 1911 avendo considerato che la spedizione era eseguita a tariffa speciale per cui la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria andava limitata al rimborso del nolo ed al pagamento della merce, giacchè non aveva il Gusman dimostrato che la dispersione della cassa era avvenuta per manifesta negligenza dell'Amministrazione, accoglieva per quanto di ragione la domanda, e condannava le ferrovie dello Stato ad indennizzare il Gusman del valore degli oggetti contenuti nella cassa spedita il 23 dicembre 1909 determinandosi il valore del prezzo delle materie su cui furono tracciati e sulla base del prezzo della opera materiale dei disegni stessi, e a pagargli la metà delle spese del giudizio.

Donde avverso questa sentenza il Gusman con atto del 7 febbraio 1911 produsse appellazione che ora è portata alla conoscenza del Collegio con le conclusioni soprascritte nel rispettivo interesse delle parti.

DIRITTO.

Atteso che la questione che è sottoposta allo esame della Corte è quella se, nel caso di perdita della merce spedita con tariffa speciale, l'Amministrazione sia tenuta a rispondere anche delle manifeste negligenze o delle adoperate colpe nel trasportare per cui deve risarcire i danni ai sensi degli art. 1227 e 1229 del Codice Civ. ovvero è tenuta a corrispnodere le indennità secondo è prescritto nell'art. 5 delle tariffe speciali.

In quanto che l'appellante basa semplicemente il suo gravame sul sostenere che sia dimostrata la manifesta negligenza avutasi nel trasporto della sua cassa, e che perciò l'Amministrazione ferroviaria dovesse rivalerlo di tutti i danni derivanti dalla disposizione dello stesso, mentre per converso le ferrovie pure impugnando l'addebitata colpa in quelb trasporto si trincerano nella succitata disposizione dell'art. 5 della tariffa per cui è tassativamente stabilito che in ogni caso l'indennizzo è costituito dal solo valore della merce perduta.

Ed il Collegio ritiene, che tale quistione vada risoluta conformemente all'assurdo delle Ferrovie come la giurisprudenza può dirsi ormai concorde.

Essendo che i trasporti ferroviari sono regolati dalle disposizioni espressamente stabilite, le quali in sostanza hanno profondamente gli stessi principî di diritto cui secondo il codice di commercio sono informate le disposizioni relative aì contratti di trasporto in genere e dalle quali è determinata la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria per le perdite ed avarie, onde è alla stregua di quelle disposizioni che la detta determinazione può essere tenuta responsabile.

Ora l'art. 140 della tariffa stabilisce che trattandosi di trasporto a tariffa generale la indennità in caso di perdita consiste nel corrispondere il valore valutato sulla base del prezzo corrente della merce della stessa natura e qualità a luogo e nel tempo della consegna tranne quando sia stata fatta la assicurazione della merce, essendo allora l'indennizzo pari alla somma assicurata e soggiunge poi col capoverso, come lart. 405 del codice di Comm. quando il danno è operato con dolo e manifesta negligenza, la misura del

risarcimento si determina secondo la disposizione degli articoli 1227 e 1229 del C. C. Ma per la tariffa speciale per cui il trasporto è fatto con diminuzione del prezzo è in corrispondenza stabilita una diminuzione di responsabilità, e l'art. 5 detta:

Per le partite e per le avarie delle cose trasportate senza assicurazione di valore, la responsabilità dell'Amministrazione è limitata, *in ogni caso* al solo valore delle medesime calcolate sulla base del prezzo corrente della merce perduta e neppure secondo il valore che ha il mercato di arrivi, ma secondo quello che aveva al mercato di partenza, e non sono corrisposti i maggiori danni accordati con la tariffa generale.

Conseguentemente è anche nel caso che la perdita sia avvenuta per manifesta negligenza nelle suindicate misure l'Amministrazione deve corrispondere l'indennità e solo si è eccettuato il caso che il danno derivi dal dolo, purchè in questo caso, come pure la giurisprudenza insegna, la responsabilità è sempre imposta da motivo di ordine pubblico, esendo immorale e quindi cosa illecita ai sensi dell'art. 1122 del C. C. la pattuizione che dispensi dal rispondere della conseguenza del proprio dolo, e come fu espressamente dichiarato dal Ministro Guardasigilli nella discussione del detto art. 5 spiegando che nella frase *in ogni caso* non fu soppressa la responsabilità del dolo, poichè quando si parla di limitazione di responsabilità non si può mai escludere quella che deriva dal dolo.

Cosicchè nella specie traendo il disposto dello art. 5 tutta la sua applicazione, e non valendo al Prof. Gusman che pure ammesso di essere la perdita avvenuta per manifesta negligenza dell'Amministrazione ferroviaria possa dargli diritto non alla rivalsa del solo danno emergente concesso dal Tribunale, ma anche al lucro cessante, il gravame da lui prodotto non può meritare accoglimento.

Attesochè le spese di questo giudizio di appello il Collegio stima dichiararle compensate fra le parti avuto riguardo alla misura della suddetta quistione prestantesi a differente interpretazione, tanto che lo stesso Tribunale considerò che il Gusman avrebbe avuto diritto al risarcimento di ogni danno se avesse dimostrato la manifesta negligenza del vettore.

Per tali motivi la Corte: Uditi i procuratori delle parti, senza attendere ad ogni contraria deduzione ed istanza rigetta l'appello del Sig. Prof. Filippo Giuliani Gusman avverso la sentenza del Tribunale di Napoli del trenta dicembre millenovecentoundici e questa conferma.

Dichiara compensate fra le parti le spese.

Trasporto di cose. - Tariffe speciali. - Limitazione di responsabilità. - Perdita. - Indennizzo.

Nel caso di trasporto a tariffa speciale, anche ricorrendo la manifesta negligenza del vettore, la perdita va indennizzata in base all'art. 5 delle condizioni generali di dette tariffe speciali, e non già in base all'art. 140 tariffe generali, perchè alla diminuzione di prezzo delle tariffe speciali deve corrispondere una diminuzione di responsabilità del vettore.

CORTE DI APPELLO, Napoli, 18 dicembre 1912 - 13 gennaio 1913 - Ferrovie dello Stato e Wembagher Giuseppe.

FATTO.

Il commerciante Giuseppe Wembagher, in seguito a commissione avuta da suo cognato residente in Filadelfia, spediva il 13 ottobre 1910 da Castelfranci, a mezzo della Ferrovia, a piccola velocità ed a tariffa speciale, in apposito carro, Ettolitri 41 di vino e due quintali di caciocavalli, alla ditta Adamo in Napoli, la quale aveva assunto l'incarico di farla pervenire al suo destino in Filadelfia. Avvenne intanto che la merce non fu consegnata alla ditta Adamo nei termini di resa, e si voleva consegnare il 30 dicembre, e perciò essa venne rifiutata dovendosi ritenere in tal caso, giusta la cennata tariffa, le cose trasportate come perdute.

In seguito a che il Wembagher inoltrò istanza in via amministrativa alle Ferrovie perchè gli venisse pagato non pure il valore della merce, ma anche i danni derivati dall'inadempimento del contratto di trasporto, ed all'uopo richiese la complessiva somma di lire seimila.

Non avendo data la Ferrovia veruna risposta, e trascorso il termine di legge esso Wembagher, con atto del 20 febbraio la convenne in giudizio per la condanna al pagamento della somma suaccennata.

La convenuta si oppose alla domanda sostenendo di non essere altro dovuto che il solo prezzo della merce non consegnata nel termine di resa.

Ma il Tribunale adito, con sentenza del 1° luglio 1913, ritenne che oltre il prezzo della merce non consegnata in tempo, spettasse anche il danno maggior derivato dal ritardo, ammise l'attore a provare con testimoni l'ammontare dei danni patiti, e riserbò ogni altro provvedimento in merito e sulle spese. Contro di codesto pronunziato la Ferrovia con atto dei 24 settembre successivo produsse appello, e ne chiese la riforma nel senso delle deduzioni in prime cure proposte, e non state dal Tribunale attese. Il quale gravame or viene a cognizione di questa Corte.

DIRITTO.

La quistione in esame si compendia nel punto di sapere, se nel caso di perdita della merce spedita con tariffa speciale, la Ferrovia sia obbligata non pure al rimborso del prezzo della merce e del nolo, ma anche alla rivalsa dei danni a senso degli articoli 1227 e 1229 del codice civile.

Ora, versandosi, nella specie, in tema di contratto di trasporto ferroviario, esso dev'essere regolato dalle sanzioni di legge all'uopo stabilite, le quali in sostanza si fondano sugli stessi principi di diritto nei quali si poggiano le disposizioni del codice di commercio riguardanti i contratti di trasporto in genere, le quali, tra l'altro determinarono quale sia la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria, nei casi di perdita di avaria delle cose ad essa affidate per trasportarsi da un luogo ad un altro.

Non va dubbio che per l'art. 140 della tariffa quando si tratta di trasporto a tariffa generale, l'indennizzo in caso di perdita non si limita al rimborso del solo valore della merce stata spedita e poi perduta, ma anche a quella del danno a norma degli art. 1227 e 1229 del codice civile qualora il danno siasi operato con dolo o manifesta negligenza del vettore.

Ma quando la spedizione della merce viene fatta, come nel caso in esame, a tariffa speciale per il cui trasporto segue con diminuzione di prezzo è stabilita all'uopo una minore responsabilità dell'Amministrazione feroviaria.

Onde l'art. 5 della cennata tariffa statuisce, *verbis ex pressis*, che in caso di perdita o di avaria delle cose trasportate, senza assicurazione di valore, come della specie, la responsabilità dell'Amministrazioen è limitata « in ogni caso, al solo valore delle medesime calcolato in base del prezzo della merce perduta corrente al mercato di partenza, e non sono corrisposti i maggiori danni concessi dalla tariffa generale.

Dovendosi, nella specie applicare tale articolo 5 ne consegue che quando anche si provasse che la perdita della merce sia avvenuta per manifesta negligenza della ferrovia, ciò nulla rileverebbe, giacchè l'articolo stesso ne restringe la reponsabilità al solo valore delle cose spedite e perdute, ed al rimborso del nolo.

Indarno, poi, si accenna del Wembagher al dolo ed alla *culpa lata quae dolo aequiparatur*, nel fatto della Ferrovia; imperrocchè, nulla di tutto ciò dagli atti emerge, nè tampoco può presumersi. E la prova in proposito, che solo la postilla alla comparsa, egli chiede di essere abilitato a fare, senza neppure dire con quale mezzo, è evidente inammessibile, giacchè troppo vaga ed indeterminata, non essendosi in veruna guisa specificati i fatti peculiari sui quali si vuole fondere l'asserto dolo e la colpa grave della Ferrovia.

L'impugnata sentenza adunque devesi riformare, avendo dovuto i primi giudici attenersi strettamente alla sanzione del cennato articolo 5° della tariffa speciale. Ed in tali sensi deve ora la Corte provvedere sull'appello di che trattasi.

Osserva che la causa per i definitivi provvedimenti in merito va rinviata ai primi giudici, ed è opportuno rimettere anche ad essi il provvedere sulle spese di questo giudizio d'appello.

Per tali motivi, la Corte: Sull'appello prodotto con atto dei ventiquattro settembre millenovecentotredici delle Ferrovie dello Stato, riforma la sentenza del Tribunale Civile di Avellino del 1° luglio stesso anno, ed invece provvede come appresso:

1° Rigetta il capo della domanda di Giuseppe Wembagher relativa ai maggiori danni.

2° Dichiara di avere egli diritto a conseguire soltanto il rimborso del valore e del nolo delle cose spedite di cui nella lettera di porto del 13 ottobre 1910. A determinarsi tale valore in base al prezzo delle cose della stessa natura e qualità corrente nel mercato in Castelfranci, il 13 ottobre detto, giorno della spedizione delle cose stesse.

3° Di conseguenza ordina che esso Wembagher somministri la prova del valore di dette cose, mercè certificato di borsa indicativo dei cennati prezzi.

4° Riserba ogni altro provvedimento anche nelle spese.

5° Rinvia la causa allo stesso tribunale per l'ulteriore corso e per i provvedimenti anche nelle spese di questo giudizio di appello.

AVVISO

—

Norme per l'abbonamento alla Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti in edizione ufficiale per l'anno 1914.

Si rende noto che i prezzi d'abbonamento alla Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti per l'anno 1914 sono determinati in lire **dodici** comprese le spese di posta, per le pubbliche amministrazioni ed impiegati dipendenti, ed in lire **quattordici**, comprese le spese di posta, per i privati .

Il termine utile per siffatto abbonamento scade il 31 gennaio 1914.

I non ammessi alla franchigia postale, se contraggono l'associazione dopo tale termine. oltre al prezzo di lire quindici, stabilito, per l'intera annata della Raccolta, col decreto ministeriale del 19 marzo 1909, registrato alla Corte dei conti il 1° aprile successivo, dovranno anche corrispondere la spesa di trasporto.

Le lettere e la corrispondenza concernenti l'associazione alla raccolta dovranno indirizzarsi alla Direzione dello stabilimento penale (Tipografia delle Mantellate — Servizio delle leggi) in Roma.

I vaglia e le cartoline vaglia saranno intestati al « Contabile della Tipografia delle Mantellate — Servizio delle leggi — in Roma ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VI - N. 45 — 6 Novembre 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

D. M. *del 31 ottobre 1913 col quale viene disposta la ripartizione del dividendo per l'esercizio 1912-13*. . . . . Pag. 463

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 364. — Servizio merci italo-germanico. Pag. 741

Ordine di Servizio N. 365. — Trasporto dei viaggiatori in servizio diretto fra le stazioni della Rete dello Stato e quelle delle Ferrovie complementari della Sicilia . . . . » 742

Ordine di Servizio N. 366. — Biglietti di abbonamento speciali » 743

Ordine di Servizio N. 367. — Servizio merci italo-austro ungarico » ivi

Ordine di Servizio N. 368. — Viaggi a tariffa differenziale A. » 744

Ordine di Servizio N. 369. — Norme per la richiesta dei materiali per il servizio d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri ecc . . . . » 745

Ordine di Servizio N. 370. — Estensione di servizio a Pavona » ivi

Circolare N. 89. — Concessione speciale IX. . . . . . » 746

Circolare N. 90. — Invio al Controllo dei biglietti ritirati in arrivo . . . . » ivi

Circolare N. 91 — Servizio di corrispondenza colla Tramvia Navacchio-Calci . . . . » 747

Roma, novembre 1913 — Tip. Editr. Nazionale Via Gregoriana, 9 — O-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 255

Errata-corrige

Norme d'applicazione del regolamento sui biglietti (alleg. all'ordine di servizio N. 89-1911): a pag. 69, rigo 19° corregere il diritto fisso di lire 3.48, in *lire* 3.32.

Si avverte che la prescrizione N. 9 al Paragrafo 4° delle Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe, di cui a pag. 5 del primo supplemento (pubblicatosi il 1° novembre 1913), alla tariffa merci pel servizio diretto italo-neerlandese, deve considerarsi stampata dal lato sinistro, intestato: Prescrizioni speciali per il percorso italiano.

Ordine di Servizio N. 16v (Boll. 43-1913). — Fra i direttissimi dai quali sono esclusi i portatori di biglietti gratuiti serie B di IIa classe, aggiungere i seguenti:

101 e 102 - linea Roma-Napoli-Siracusa.

D. M. 31 *ottobre* 1913 *col quale viene disposta la ripartizione del dividendo per l'esercizio* 1912-13.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 3 della legge 13 aprile 1911 n. 310 concernente le gratificazioni (dividendo) da accordarsi al personale delle Ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale;

Visto il Decreto Ministeriale 2 dicembre 1912;

Vista la deliberazione 21 ottobre 1913 del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

In via transitoria, anche per l'esercizio 1912-13, il dividendo sarà ripartito fra il personale meritevole in proporzione dell'ammontare complessivo dello stipendio o della paga aumentato del soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911 n. 310, tenuto conto dei punti di merito a ciascuno assegnati e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio d'Amministrazione.

Dato a Roma, li 31 *ottobre* 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 364. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Con effetto immediato, entrano in vigore le seguenti aggiunte e modificazioni da apportarsi alla Parte II *A* della tariffa italo-germanica (Edizione 1° maggio 1913).

Pag. 13 e 45. - *Elenco delle stazioni germaniche.* Per le stazioni di Berka (Werra) e di Leimbach Kaisero da aggiungere rispettivamente le distanze per la via Pontebba di Km. 816 e 780.

Pag. 40. - Accanto al nome della stazione di Karlsruhe-Mühlburg aggiungere il richiamo (6).

Pag. 112. - *Tariffe generali a G. V. e P. V.* Modificare in 4,86 il prezzo di 4,96 esposto nella colonna II*a* per la relazione Eisfeld-Pino.

Pag. 138. - Annullare tutti i prezzi delle tariffe a piccola velocità esposti per la stazione di Karlsruhe-Mühlburg.

Pag. 247. - *Tariffa eccezionale N. 1 P. V.* Annullare coi relativi prezzi la stazione di Karlsruhe-Mühlburg.

Il richiamo relativo al prezzo applicabile soltanto ai pali di legno per condutture elettriche ecc., riportato a piedi della pagina 35 del 2° supplemento alla Parte II *A* (1° ottobre 1913), ed al quale si riferiscono i prezzi delle stazioni di Walhallastrasse e Wolnzach Markt, esposti nella colonna *e* della tariffa eccezionale P. V. N. 3, deve essere corretto da (1) in (2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 365. (C.).

Trasporto dei viaggiatori in servizio diretto fra le stazioni della Rete dello Stato e quelle delle Ferrovie complementari della Sicilia.

(Vedi Ordini di Servizio N. 134-1910; 50, 325, 395-1911; 104 e 249-1912).

In dipendenza delle leggi 14 luglio 1912 N. 835 e 19 giugno 1913 N. 641, le quote afferenti ai percorsi, in 1ª e 3ª classe, sulle linee (a scartamento ridotto) complementari della Sicilia, da computarsi attualmente nella formazione dei prezzi dei biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria (generale o differenziale A) in servizio diretto fra le stazioni della Rete principale di Stato e quelle delle suddette linee, sono le seguenti:

Castelvetrano-Partanna	1ª cl.	L.	1,05	3ª cl.	L.	0,45
Castelvetrano-Selinunte	»	»	1,35	»	»	0,60
Canicattì-Molinazzo	»	»	0,80	»	»	0,35
Canicattì-Naro	»	»	1,40	»	»	0,65
Canicattì-Camastra	»	»	1,85	»	»	0,90
Porto Empedocle (stazione) - Realmonte	»	»	0,90	»	»	0,40
Porto Empedocle (stazione) - Siculiana	»	»	1,35	»	»	0,60
Assoro-Mulinello	»	»	0,80	»	»	0,35
Assoro-Valguarnera	»	»	2,10	»	»	1,—
Lercara bassa-Lercara alta . . .	»	»	0,80	»	»	0,35

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 366 (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 devesi aggiungere il nome della stazione di Sapri, la quale a partire dal 1° novembre 1913 è stata fornita degli abbonamenti speciali delle serie IX, X, XII, XVIII, XX e O, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 367. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Alle spedizioni di prodotti dell'industria metallurgica, effettuate da Freistadt i.S. e soggette alla tariffa eccezionale N. 1-*m*, compresa nella Parte II *A* del fascicolo I-*a* della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912) - pag. 59 - sono applicabili, in via di carteggio, con effetto dal 20 ottobre 1913 e sino a nuovo avviso, i seguenti prezzi ridotti per quintale:

Freistadt i. S.	Peri.	2.54
	Pontebba . . .	1.79
	Cervignano . .	2.10

Per conseguenza, i prezzi attualmente contenuti nella eccezionale N. 1-*m* per la stazione sopra indicata dovranno essere annullati e sostituiti dai nuovi.

Si avverte per norma che la detta stazione è stata introdotta col 2° supplemento, in vigore dal 1° settembre 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 368. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341-1912; 21, 69, 149, 209, 245 e 345-1913).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse pei viaggi a tariffa differenziale A pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908, con l'allegato N. 1 all'Istruzione pel servizio viaggiatori bagagli e cani di cui l'Ordine di Servizio N. 43-1913 e nella parte prima della Prefazione generale all'Orario generale di servizio, devono farsi le seguenti aggiunte:

Percorsi da o viceversa	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Asti	Cavallermaggiore	Castagnole-Bra	Trofarello	10
Terni	Terontola	Foligno	Orte	4

Con l'occasione dovranno apportarsi nell'elenco suddetto le sottoindicate varianti:

Percorsi da o viceversa	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Bergamo	Parma	Rovato-Piadena	(1) Treviglio-Milano-Lodi o (2) Usmate-Milano-Lodi	38 35
Bologna	Salerno	Termoli-Campobasso	(2) Firenze-Roma-Napoli	61
Ferrara	Salerno	Ravenna-Termoli-Campobasso-Benevento	(2) Bologna-Firenze-Roma-Napoli	94

(1) Aggiunta.
(2) Modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 369. (L.).

Norme per la richiesta dei materiali per il servizio d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri ecc.

A cura del Servizio Lavori è stato provveduto alla compilazione delle norme per la richiesta dei materiali per il servizio di acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, ecc.

Tali norme vengono distribuite a tutti gli Uffici interessati a cura del prefato Servizio e dovranno essere tenute presenti quando occorre richiedere i materiali di cui si tratta, essendo in esse riassunte le principali disposizioni emanate successivamente in materia, con parecchie circolari, e ciò per evitare disguidi e ritardi nella fornitura dei materiali.

Ordine di Servizio N. 370. (M.).

Estensione di servizio a Pavona.

(Vedi Ordine di Servizio N. 182-1913).

La fermata di Pavona della linea Roma-Velletri, già ammessa ai trasporti a piccola velocità ordinaria per le sole spedizioni a carro completo e per conto esclusivo dell'Impresa Rosazza Pippino verso pagamento delle tasse calcolate in base all'avvertenza *C* a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908); dal giorno 8 novembre 1903 viene pure abilitata ai trasporti a P. V. O. in arrivo e in partenza, sempre per conto esclusivo della nominata Impresa e verso pagamento delle tasse computate come sopra, per merci al dettaglio, senza alcuna limitazione. Anche alle merci spedite al dettaglio si dovrà applicare a cura della fermata di Pavona la sovratassa di L. 0,45 per tonnellata indivisibile, oltre, beninteso, la tassa di carico e scarico.

In conseguenza di quanto sopra l'annotazione (13) in calce alla pagina 68 del suddetto Prontuario dovrà venire sostituita dalla seguente:

(13) Limitatamente ai trasporti sia in arrivo che in partenza per conto dell'Impresa Rosazza Pippino, assuntrice dei lavori del 2° lotto della direttissima Roma-Napoli, con applicazione delle tasse in base all'avvertenza *C*, a pag. 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 89. (C.).

Concessione speciale IX.

Con riferimento all'art. 4 della Concessione speciale IX, si partecipa che nei casi di viaggi da compiersi interamente su linee ad esercizio economico, o su quelle ove vigono tariffe vicinali e locali, la disposizione di cui il comma C) del predetto articolo 4 va interpretata nel senso che l'applicazione della tariffa concessionale alle spedizioni di effetti ed attrezzi teatrali deve essere accordata anche quando vengano acquistati ed esibiti i biglietti normalmente in distribuzione su tali linee.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 90. (C.).

Invio al Controllo dei biglietti ritirati in arrivo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Per facilitare e rendere più sollecite le operazioni di verifica dei biglietti ritirati in arrivo dalle stazioni, con lettera a stampa N. 9375-1/2 del 24 luglio 1913, disponevasi che a partire dal

1° agosto successivo, l'invio dei biglietti stessi al Controllo Viaggiatori in Firenze venisse fatto tenendo separati, in due distinti pacchi, tutti quelli a serie fissa (a libretto, a foglietto ed a cartoncino) dai biglietti *di qualunque specie a percorso facoltativo*, classificando i primi (a serie fissa), giusta l'art. 24 delle relative Norme, per categoria, stazione di provenienza e numero progressivo ed i secondi (a percorso facoltativo) alfabeticamente per stazione di partenza, includendo nel pacco di questi ultimi, separatamente sotto fascia e distesi secondo il loro formato, i documenti ritirati pei viaggi a prezzo ridotto.

Disponevasi altresì che ai due pacchi venisse apposta all'esterno l'indicazione in caratteri chiari « Biglietti a serie fissa » o « Biglietti facoltativi » e che le stazioni ne provvedessero l'invio in unico pacco, attenendosi alle modalità in vigore.

Ma nella pratica si è dovuto constatare che pochissime stazioni vi hanno ottemperato, continuando quasi tutte ad inviare i biglietti ritirati in arrivo senza alcun ordinamento e classificazione e senza tener divisi i biglietti a serie fissa dai facoltativi.

Essendo pertanto necessario, agli effetti della revisione, che le accennate irregolarità non abbiano ulteriormente a ripetersi, si interessano le stazioni tutte alla rigorosa osservanza delle disposizioni di cui trattasi, avvertendo che sarà provveduto disciplinarmente nei riguardi delle stazioni manchevoli.

Distribuita agli agenti delle classi 2, 3, 5, 7 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 91 (M.).

Servizio di corrispondenza colla Tramvia Navacchio-Calci.

Premesso che la vigente convenzione per il servizio di corrispondenza con la Tramvia Navacchio-Calci ammette il passaggio sulla tramvia stessa dei carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati il cui interesse ne consente la giratura sulla piat-

taforma di raccordo da m. 4,50, esistente in stazione di Navacchio, si ritiene opportuno richiamare le stazioni alla stretta osservanza delle disposizioni di cui l'avvertenza in calce alla pagina 139 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » secondo la quale *sono esclusi dal servizio di corrispondenza con la Tramvia medesima le merci a carro completo o da considerarsi come tali caricate su veicoli il cui interasse non permette la manovra sulla piattaforma da metri* 4.50 *suaccennata* ».

In relazione a quanto sopra non devono altrimenti essere accettate in servizio di corrispondenza colla Tramvia Navacchio-Calci le merci a carro completo per il cui carico, all'atto della presentazione dei trasporti, non trovisi disponibile un carro rispondente ai requisiti voluti per il passaggio sulla Tramvia.

Tali spedizioni potranno soltanto essere accettate in base all'art. 125 delle Tariffe e condizioni pei trasporti e dovranno essere svincolate e ritirate nella stazione di Navacchio F. S. a cura e spese del destinatario o di chi sarà indicato dal mittente come incaricato del successivo trasporto.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

SENTENZE

L'art. 11 della legge sugli infortuni è applicabile anche agli operai ferroviari e, quindi, dalla indennità di infortunio ad essi spettante si debbono detrarre le somme ad essi corrisposte nel periodo successivo ai 90 giorni dalla assenza dal servizio.

CORTE DI CASSAZIONE di Napoli 5 agosto 1911. - Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (Servizio Legale) c. Corsi (Avv. Merlino).

IN FATTO.

Giovanni Corsi, operaio presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in Napoli, nel 10 agosto 1907, fu colpito al piede sinistro da una pesante tirella di ferro; e ritenendo gliene fosse derivata una permanente inabilitazione al lavoro, con atto 19 luglio 1908, convenne davanti al Tribunale di questa città, il Consorzio di Mutuo Soccorso degli Impiegati ferroviari, domandando la indennità nella somma di L. 9066.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, succeduta al menzionato Consorzio, fra le altre eccezioni dedusse anche la compensazione della chiesta indennità con la pensione, cui il Corsi poteva aver diritto, ma l'adito Collegio, non attendendo alla fatta deduzione con sentenza 18 febbraio 1909, dispose una perizia per accertare le conseguenze dell'infortunio. Produsse appello la cessata Amministrazione, e la Corte ritenne prematura la disputa sulla voluta compensazione, una volta che il Corsi non era stato ancora collocato a riposo, e non era quindi fornito di pensione. Eseguita la perizia, e riprodotta la causa, la convenuta insistette

novellamente per una compensazione, sia per salari corrisposti all'attore, durante l'infermità, sia con la pensione che poteva spettargli, ed il menzionato Tribunale, con sentenza 29 novembre - 18 dicembre 1909 respingendo ogni contraria eccezione, condannò la detta Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a pagare al Corsi la somma di lire 3069 per indennità di infortunio giusta la domanda con i relativi interessi.

Il cennato Corsi venne in seguito collocato a riposo per infermità permanente parziale e gli venne, per i suoi anni di servizio liquidata la pensione eccezionale in annue lire 968, corrispondenti al capitale di lire 9827.56. La Amministrazione delle Ferrovie intanto produsse appello contro la menzionata sentenza del Tribunale 29 novembre - 18 dicembre 1909, e ripetette l'eccezione proposta dinanzi ai primi giudici, sostenendo doversi la indennità di infortunio compensare con gli assegni corrisposti al Corsi durante l'infermità e le more del giudizio, o compenetrare la indennità medesima con la pensione, come sopra liquidatagli, ed in ogni caso ridurre lo ammontare dell'indennità tassatagli.

La Corte considerò che gli assegni corrisposti al detto Corsi, gli erano stati dati come stipendi per cui lo si doveva ritenere come se fosse stato in servizio, e quindi non compensabili con la indennità di infortunio, e che trattandosi di pensione normale non poteva in essa verificarsi la voluta compenetrazione, e, con pronunziato 7-9 settembre 1910 anche parzialmente l'appello dell'Amministrazione, riducendo soltanto l'indennità d'infortunio tassata dal Tribunale alla somma di lire 2400.

Contro tali pronunziati ha proposto ricorso per annullamento la stessa Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, affidandolo a due motivi.

Col primo deduce che la menzionata indennità doveva compensarsi con la maggiore somma corrisposta al Corsi per stipendi oltre i tre mesi dall'infortunio fino a che venne collocato a riposo, e denunzia la violazione dell'art. 11 del testo unico della legge approvata, con decreto 11 gennaio 1904 N. 51, dello art. 32 dello Statuto del Consorzio di Mutuo Soccorso per il personale delle Ferovie dello Stato approvato con decreto 23 maggio 1907 N. 290 in relazione allo art. 27 del Regolamento 22 luglio 1906 N. 417, nonchè la violazione degli articoli 360, 361, 517 proc. civ.

Col secondo sostiene altresì doversi la stessa indennità infortuni compenetrare con la pensione liquidata al Corsi, e dice violati gli articoli 19, 20 della stessa legge 31 gennaio 1904 in relazione all'art. 1 dello Statuto approvato col decreto 23 maggio 1907 in applicazione delle leggi 29 marzo 1900, N. 101 - 24 marzo 1907 N. 132, nonchè violazione degli articoli 13, 22, 24 dello Statuto medesimo 360, 361, 517 proc. civ.

Attesochè son ben fondate le lagnanze che l'Amministrazione ricorrente muove col suo primo mezzo del ricorso contro la denunziata sentenza.

E per fermo è indubitato che la Corte di Appello di Napoli, per ritenere non computabili gli assegni corrisposti al ferroviere, durante la sua malattia nell'indennità d'infortunio che gli spetterebbe a norma di legge, tenne soltanto conto dell'art. 14 delle istruzioni ministeriali del gennaio 1909, ove è regolato il trattamento da farsi ai diversi agenti, affermando che per quello a stipendio annuo, tutto quanto vien loro corrisposto durante l'infermità debba sempre, e per qualunque durata, considerarsi come vero e proprio stipendio, che si corrisponde all'impiegato, non altrimenti, che se ne fosse in servizio, escludendo quindi il concetto della indennità.

Ma non ha considerato la stessa Corte che lo Stato con la legge 9 luglio 1908, assumendo direttamente l'esercizio delle strade ferrate, con l'art. 1 assume altresì il servizio degli istituti di assicurazione e della Cassa di Mutuo Soccorso per i ferrovieri, che provvedevano appunto alla indennità di infortunio. Onde è che a decidere la sorta questione, non è sufficiente attenersi alle sole istruzioni ministeriali, ma occorre invece confrontarle con le leggi, con i regolamenti e con gli speciali statuti che regolano la materia degli infortuni, ed alla stregua di tale confronto alle cennate istruzioni, può darsi il vero significato e stabilirne la portata.

E ciò tanto più in quantochè col cennato articolo primo della legge 1908, espressamente è detto che « l'Amministrazione delle « Ferrovie dello Stato, dal 1° gennaio 1909, oltre al pagamento « della indennità per gli infortuni sul lavoro, che a termine di « legge sono già a suo carico, provvede pure direttamente alla « loro liquidazione ». Niun dubbio adunque che l'intera materia degli infortuni vada regolata con la relativa legge, o regolamento,

e con gli statuti speciali, anche in conformità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, succeduta alle Società private.

Or l'art. 11 della legge testo unico, approvato col decreto 31 gennaio 1904 N. 51 espressamente dispone che il caso di inabilità assoluta temporanea, le somme corrisposte all'operaio *al di là dei tre mesi* saranno considerate come provvisionale sull'indennità spettantegli, e ciò importa che tali somme dopo i tre mesi di infermità, vadano compensate con la indennità d'infortunio. Per dippiù all'art. 27 del regolamento pprovato col decreto 22 luglio 1906 N. 417 è detto: « Durante le assenze per malattia accertata « dai sanitari dell'Amministrazione è conservato l'intero stipendio « fino al limite di tre mesi ». Inoltre, l'art. 27 dello Statuto del Consorzio di Mutuo Soccorso, approvato col decreto 23 maggio 1907 N. 290 prescrive che « nella liquidazione della indennità di legge « la Cassa Pensione imputa quanto eventualmente sia stato pa- « gato allo interessato per spese di cure non immediate e per in- « dennità a titolo di invalidità temporanea, dopo *tre mesi* dal « giorno dell'avvenuto infortunio ».

Pertanto dalle suaccennate disposizioni, sorge assai chiaro il concetto che il ferroviere in caso di infortunio per i primi *tre mesi* della malattia ha diritto allo intero stipendio, decorso questo termine tutte le somme che eventualmente gli vengono somministrate, sono considerate come provvisionali, quindi computabili nella indennità che gli possa spettare. Vero è che il Direttore Generale anche decorso tale termine, può prolungare la conservazione di tutto o parte dello stipendio, ma ciò non deroga alla disposizione del cennato articolo 11 della legge 1904, in quanto che bene, come su spiegato potrà corrispondere all'agente sinistrato il suo stipendio oltre i tre mesi, ma come operaio non può sottrarsi alle disposizioni che regolano i casi di infortunio, ed al trattamento della relativa indennità e per le quali disposizioni, e come si è rilevato le somme che gli sono somministrate oltre i tre mesi, si considerano come provvisionale, e qunidi compensabili con l'indennità spettantegli. La teoria contraria accolta dalla Corte di merito, creerebbe un privilegio a favore degli agenti ferroviari, sol perchè sono considerati come impiegati dello Stato mantenendo loro per un tempo indeterminato lo stipendio o la intera indennità, mentre essi sono altresì operai assicurati, ed in tale qualità in

caso di infortunio sul lavoro, sono soggetti come tutti gli altri operai, alla relativa legge, regolamento o speciali statuti, escluso il voluto privilegio.

Pertanto alla stregua delle fatte considerazioni ben può spiegarsi il significato vero dell'art. 14 delle disposizioni ministeriali, cui fece ricorso la menzionata Corte, nel senso cioè che l'operaio a stipendio annuo o mensile, deve considerarsi come malato comune per tutto il tempo della inabilità, restando compreso nei mali normali con lo stipendio al lordo, ma che però in rapporto all'indennità di assicurazione, dopo i tre mesi, debbasi imputare nella indennità medesima le somme che gli sono state corrisposte per la malattia, e pel periodo successivo ai tre mesi. Per tal modo giustamente si concilia la condizione dell'agente ,come impiegato dello Stato, con l'altra sua qualità di operaio avente diritto all'indennità di assicurazione in casi di infortunio.

Devesi quindi accogliere il menzionato ricorso della Amministrazione.

Omissis.

Per tali motivi, la Corte, cassa la denunziatasentenza, e rinvia la causa davanti ad altra Sezione della Corte di Appello di Napoli per novello esame e per le spese.

Atteso che il 19 luglio 1908 Giovanni Corsi, operaio delle Ferrovie dello Stato, convenne davanti il Tribunale di Napoli il Consorzio di Mutuo Soccorso per il personale ferroviario per sentirlo condannare al pagamento di lire 9066 quale indennità per una permanenza inabilitazione al lavoro derivatagli da un infortunio di cui era stato vittima mentre lavorava.

In corso di causa in luogo del detto Consorzio si costituì la Amministrazione delle Ferrovie ad esso succeduta per la legge 9 luglio 1908 N. 418.

In seguito ad una perizia il Tribunale con sentenza 29 novembre 1909 respinse diverse eccezioni opposte dalla Amministrazione, fra cui quella che la indennità si dovesse compensare, sia

coi salari pagati al Corsi durante la infermità e le more del giudizio sia con la pensione che gli sarebbe stata corrisposta, e lo condannò a pagare allo istante l'indennizzo di L. 3069 coi relativi interessi legali e metà delle spese di giudizio. Il Corsi venne in seguito collocato a riposo per infermità permanente parziale e gli fu liquidata la pensione annua di L. 965. Pronunziando su appello prodotto dalle ferrovie, la seconda sezione feriale di questa Corte con sentenza 7 settembre 1910, confermando il pronunziato dei primi giudici in quanto respingeva le dette eccezioni, riduceva l'indennità a L. 2400.

L'Amministrazione produsse ricorso per cassazione, affidandolo a due motivi, cioè di esersi contrariamente alla legge esclusa la compensazione delle indennità, non i salari corrisposti al Corsi oltre ai tre mesi dell'infortunio finchè venne collocato a riposo, e d'essersi pure violata la legge escludendo la compenetrazione della indennità con la pensione al medesimo liquidata.

Essendo morto il Corsi si presentarono quali suoi eredi a resistere al ricorso la Vedova Luigia Tucci anche quale rappresentante il figlio minorenne Salvatore Corsi e l'altro figlio Gennaro Corsi. La Corte di Cassazione di Napoli con pronunziato del 23 settembre 1911 accogliendo solo il primo motivo cassò l'impugnata sentenza e rinviò la causa davanti ad altra sezione di questa Corte, per novello esame e per provvedere anche sulle spese di cassazione.

La causa di rinvio fu riprodotta a diligenza della Tucci e del Gennaro Corsi e fu assegnata a questa Sezione. La quale con sentenza del 17 aprile 1912 dichiarò di non essere luogo a provvedere allo stato degli atti, perchè la Luigia Tucci e Salvatore e Gennaro Corsi non avevano giustificato l'assunta qualità di eredi di Giovanni Corsi e non avevano provato di avere denunziato il preteso credito all'ufficio delle successioni. Dopo di che la Tucci ha riprodotta la causa.

Attesochè dagli esibiti estratti dell'atto di matrimonio di Luigia Tucci con Giovanni Corsi e degli atti di nascita di Gennaro e Salvatore Corsi, nonchè dallo esibito atto notorio è a sufficienza giustificato e l'Amministrazione delle ferrovie non più lo mette in dubbio, che il Corsi morì senza aver fatto testamento e che unici e soli aventi diritto alla sua eredità sono la detta sua moglie e i

mentovati suoi due figli si è pur presentato il certificato dell'eseguita denunzia del credito in questione all'ufficio delle successioni.

Atteso che dall'esibito estratto delle competenze pagate al Corsi dal 10 agosto 1907 al 10 aprile 1910 risulta che dalla complessiva somma di lire quattromila cento novantaquattro e centesimi tre, lire quattrocentoquattordici vennero pagate entro i tre mesi dall'infortunio, e che le altre lire tremilasettecento ottanta e centesimi tre venivano così distinte: lire centoquarantaquattro sussidio disposto dalla direzione generale, lire cinquecentosettantanove e centesimi sessanta sussidio del Consorzio di M. S., lire duemila settecento settantaquattro e centesimi sei stipendio e lire duecento ottantadue e centesimi trentasette altre competenze.

Ritenne questa Corte, in conformità del pronunziato del Supremo collegio che quando dopo i tre mesi dallo infortunio fu corrisposto al Corsi a titolo di paga e altre competenze, debba esere imputato nell'indennità liquidata per l'inabilità permanente. L'articolo 32 dello Statuto approvato con R. D. 23 maggio 1907 N. 290 del Consorzio di M. Soccorso stabilisce che nella liquidazione dell'indennità di legge il Consorzio imputa quanto eventualmente sia stato pagato all'interessato per le spese di cura non immediate e per le indennità per invalidità temporanea dopo tre mesi dal giorno dell'avvenuto infortunio, e aggiunge che le spese pagate per questo ultimo titolo sono imputate nella liquidazione non oltre l'importo di legge. Ma questa dizione dello art. 32 dello statutonon giova alla tesi della non imputazione propugnata dagli eredi Corsi, dappoichè anche le somme corrisposte sotto il nome di paga si debbono, ad avviso di questo Collegio, considerare come indennità per invalidità temporanea o in altri termini come anticipazione sull'indennità per invalidità permanente. Il citato art. 32 non stabilisce per gli operai delle ferrovie dello Stato un trattamento di favore, ma applica ad essi la disposizione dell'art. 11 della legge sugli infortuni del lavoro 31 gennaio 1904, N. 51, a tenore della quale le somme corrisposte all'operaio al di là dei tre mesi dal giorno dell'avvenuto infortunio vanno considerate come provvisionale nell'indennità spettante a titolo di inabilità permanente. Il capo 14 delle istruzioni ministeriali contenute nel numero del Bollettino ufficiale delle Ferrovie del 4 febbraio 1909 non dice nulla in contrario. E quando pure si fosse in esso male interpretata la legge, non varrebbe ciò ad impedirne la retta applicazione

Obbiettano gli eredi Corsi che le somme suddette fossero state pagate al loro autore a titolo di stipendio durante lo stato di regolare aspettativa, che, a loro dire, gli sarebbe stata concessa per inabilità al lavoro in conseguenza dell'infortunio. Ma di questa loro affermazione, contrastata dalla Amministrazione delle ferrovie manca del tutto la prova. In proposito di che bisogna notare che per l'art. 29 del regolamento 22 luglio 1906 N. 417 pel personale delle Ferrovie dello Stato, l'aspettativa deve essere in ogni caso deliberata dal Comitato d'Amministrazione, il quale ne determina la durata. Nulla prova che una deliberazione di questa specie si fosse mai presa nei riguardi del Corsi.

Adducono infine gli eredi del Corsi che se le somme a costui corrisposte dopo i tre mesi dall'infortunio non si considerano come paga, gli si dovesse dal giorno in cui la paga non gli fu più corrisposta, dare in vece lapensione, giusta il principio generale stabilito dall'art. 179 del testo unico 21 febbraio 1895 N. 70, pensione la quale a norma del giudicato non si compenetra con l'indennità anzidetta, perchè rappresenta il corrispettivo delle relative ritenute sulla paga. I tre mesi dell'infortunio terminarono il 10 novembre 1907, e il Corsi fu esonerato dal servizio con decorrenza dal 1° giugno 1910, dal quale giorno gli fu liquidata la pensione di L. 965 annue. Dopo i tre mesi egli riscosse lire tremilasettecento e centesimi tre, le quali, tolta la parte compensata con l'indennità, si riducono a lire 1380 e cent. tre. Il Corsi perciò avrebbe avuto il diritto alla differenza fra questa ultima somma e la maggior somma di lire 2467 e cent. 30 di pensione calcolata per due anni, sei mesi e ventun giorni, vale a dire a lire 1887,27. Questa sarebbe la conseguenza dell'applicazione del principio invocato dagli appellati, e non quella di doversi contro la verità dei fatti ritenere come pensione e perciò non compenetrabili le somme corrisposte a titolo di paga e altre competenze. Ma neppure di detta differenza possono ora ottenere il pagamento, perciocchè resta la deliberazione del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie del 21 aprile 1910, con la quale il Corsi fu esonerato dal servizio dal 1° giugno 1910.

Gli appellati vorrebbero fosse ordinato all'Amministrazione delle Ferovie di retrotrarre la data dell'esonero. Ma non essendosi proposta una tale domanda in prima istanza (e non ve ne era ra-

gione perchè il Corsi non era stato ancora collocato a riposo), non può essere proposta neppure in appello (Art. 490 codice procedura civile). Onde gli appellati, se credono di poter insistere nella detta pretesa, dovranno sperimentarla in separata sede.

Attesochè pertanto l'esito della lite è che pur liquidandosi l'indennità spettante al Corsi per l'infortunio nella somma di lire 2400 giusta la sentenza della seconda sezione di questa Corte del 7 settembre 1910; in ciò rimasta ferma, la somma medesima si deve dichiarare assorbita in quella di lire tremilasettecentottanta e centesimi tre da lui ricevuta dopo i tre mesi dall'infortunio. Devesi però tener presente che la convenuta amministrazione cominciò col negare affatto l'indennizzo per inabilità permanente ed è risultata perditrice nella questione della compenetrazione dell'indennità con la pensione. Par giusto perciò dichiarare compensate tutte le spese del giudizio.

Per questi motivi, la Corte, pronunziando in sede di rinvio disposto dalla Corte di Cassazione di Napoli con sentenza del 23 settembre 1911, nell'appello prodotto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto del 16 gennaio 1910 avverso la sentenza del Tribunale di Napoli del 29 novembre 1909, riforma la sentenza medesima e nelle veci dei primi giudici, senza attendere ad ogni contrària istanza ed eccezione che rigetta, così provvede:

Determina nella somma di lire 2400 l'indennità dovuta dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato al fu Giovanni Corsi per l'infortunio da costui patito il 10 settembre 1907 e dichiara tale indennità compenetrata nella maggior somma di lire tremila settecento e cent. tre corrispostagli dopo i tre mesi dall'infortunio e fino al giorno 1° giugno 1910 del suo esonero dal servizio salvo agli eredi del Corsi di sperimentare se e come per legge, le loro ragioni in ordine alla pensione che si sarebbe dovuta corrispondere allo autore loro pel detto periodo di tempo, diminuita di quanto riscosse in più dell'indennità suddetta.

Dichiara compensate fra le parti le spese dell'intero giudizio comprese quelle rinviate dalla Cassazione. Così deciso e pronunziato addì 20 dicembre 1912 in Camera di Consiglio della Prima sezione civile della Corte di appello di Napoli sedente in Castelcapuano.

Circolare N. 161 R.

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
1405	Personale	Alliata cav. Enrico	Capo Sez.	Ministero Tesoro
20031	»	Altea Gavino	Ufficiale	Direzione Poste - Genova
37955	»	Barbalarga Enrico	Sottotenente	Ministero Guerra
37178	»	Bravo Bartolomeo	Tenente	Ministero Guerra
12360	»	Buono Carlo	Applicato	Ministero Interno
3830	»	Buzi Emidio	Applicato	Ministero Agricoltura
21377	»	Casciani Rodolfo	Capitano	Ministero Guerra
25677	»	Ceresa Gemma	Ausiliaria	Direzione Poste - Milano
5085	»	Delia Giovanni	Maresciallo	Ministero Guerra
717	Famiglia	Dell'Aquila Antonio	Conservat.	Real Casa di Napoli

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
6	Famiglia	De Maria Romolo	Archivista	Ministero Real Casa
14071	Personale	Ferrari cav. Teodoro	Ten. col.	Ministero Guerra
5858	»	Ferrè cav. Ferdinando	Rag. capo	Ministero Interno
24541	»	Giusti Michele	Ufficiale	RR. Poste – Milano
40684	»	Martini Vittorio	Sottotenente	Ministero Guerra
3457	Famiglia	Oggioni Ferruccio	Capitano	Ministero Guerra
3688	»	Pagliani Attilio	Maresciallo	Ministero Guerra
23927	Personale	Pan Angelo	Capitano	Ministero Guerra
14085	Famiglia	Pasini prof. Wera	Insegnante	R. Sc. Norm. femm. - Forlì
2254	»	Romano cav. Luca	Med. prov.	Ministero Interno
16597	Personale	Rossi dott. Attilio	1° Segret.	Ministero Istruzione
10728	»	Santoro Alfredo	Maggiore	Ministero Guerra
33599	»	Testa-Fochi Massimo	Capitano	Ministero Guerra
687	Famiglia	Torre cav. Paolo Emilio	Avv. fiscale	Ministero Guerra
39978	Personale	Vincenzotti cav. Luigi	Maggiore	Ministero Guerra
13376	»	Zannelli dott. Emanuele	Cons. agg.	Ministero Interno

Circolare N. 162R (C.).

I Congresso del Consiglio di Presidenza dell' Unione delle Camere di Commercio italiane in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 9 novembre 1913.

Ritorno: dall'8 al 13 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 163R (C.).

Congresso della federazione dei rivenditori di privative in Bari.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Bari e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 7 all'11 novembre 1913.

Ritorno: dal 10 al 14 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 164R (C.).

XII Congresso delle associazioni italiane fra gli utenti caldaie a vapore in Messina.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata ai partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna per la traversata marittima fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 22 novembre 1913.

Ritorno: dal 18 al 20 novembre 1913.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip Editrice Nazionale — C. 89.

Circolare N. 150R (C.).

Congresso dell'Associazione Elettrotecnica italiana in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'8 al 19 novembre 1913.

Ritorno: dal 15 al 26 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1913 - Tip. Editr. Nazionale, C-80.

AVVISO

Norme per l'abbonamento alla Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti in edizione ufficiale per l'anno 1914.

Si rende noto che i prezzi d'abbonamento alla Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti per l'anno 1914 sono determinati in lire **dodici** comprese le spese di posta, per le pubbliche amministrazioni ed impiegati dipendenti, ed in lire **quattordici**, comprese le spese di posta, per i privati .

Il termine utile per siffatto abbonamento scade il 31 gennaio 1914.

I non ammessi alla franchigia postale, se contraggono l'associazione dopo tale termine, oltre al prezzo di lire quindici, stabilito, per l'intera annata della Raccolta, col decreto ministeriale del 19 marzo 1909, registrato alla Corte dei conti il 1° aprile successivo, dovranno anche corrispondere la spesa di trasporto.

Le lettere e la corrispondenza concernenti l'associazione alla raccolta dovranno indirizzarsi alla Direzione dello stabilimento penale (Tipografia delle Mantellate — Servizio delle leggi) in Roma.

I vaglia e le cartoline vaglia saranno intestati al « Contabile della Tipografia delle Mantellate — Servizio delle leggi — in Roma ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	**L. 4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	**» 8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	**» 0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 46 13 NOVEMBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *n. 1238 del 12 ottobre 1913, col quale vengono approvate le norme per il trattamento economico del personale di ruolo delle Ferrovie dello Stato destinato in Tripolitania ed in Cirenaica* Pag. 465

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 371. — Costituzione del Comitato amministratore dell'opera di previdenza, di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641. . . . . Pag. 749

Ordine di Servizio N. 372. — Servizio cumulativo con la Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie (linea Rovato-Iseo-Edolo). Ammissione della fermata di Sonico al servizio cumulativo pei trasporti di merci, veicoli e bestiame . . . . » 750

Ordine di Servizio N. 373. — Concessione speciale X, XI e XX » ivi

Ordine di Servizio N. 374. — Concessione speciale VII . . . » 751

Ordine di Servizio N. 375. — Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari . . . . » 752

Roma, novembre 1913 — Tip. Editr. Nazionale Via Gregoriana, 9 — O-80

Ordine di Servizio N. 376. — Servizio diretto « franco-italo-austro-russo » ed « italo-austro-russo », via Pontebba-Villago-Leoben-Vienna per viaggiatori, bagagli e spedizioni di fiori freschi . . . . » 752
Circolare N. 92. — Prove e visite delle locomotive, caldaie, semifisse, ecc. . . . . » 754
Circolare N. 93. — Rapporti sulla situazione e per la ripartizione del materiale mobile. . . . . » 755

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata;*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza . . . . Pag. 265

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 353 (Boll. N. 43-1913). — Di seguito al penultimo capoverso, aggiungere: esclusi i trasporti da o per i laghi, per i quali va computato per la Rete stessa il normale diritto fisso afferente alla stazione di transito coi laghi medesimi.

Circolare N. 88 (Boll. N. 44-1913). — Nell'elenco dei treni e percorsi scortati da manovali pulitori, alla linea Genova-Chiasso aggiungere il treno 61, scortato per l'intero percorso come il 74 che già vi figura .

R. D. *n.* 1238 *del* 12 *ottobre* 1913, *col quale vengono approvate le norme per il trattamento economico del personale di ruolo delle Ferrovie dello Stato destinato in Tripolitania ed in Cirenaica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Nostri decreti 9 marzo 1913, n. 314, e 5 giugno 1913, numero 798;

Ritenuta la necessità di provvedere con norme analoghe a quelle già approvate per gli impiegati civili delle altre Amministrazioni governative, al trattamento economico del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato, destinato in Tripolitania ed in Cirenaica,

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie, di concerto con quelli dei lavori pubblici e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il personale delle ferrovie dello Stato, *destinato stabilmente* in Tripolitania e in Cirenaica, percepisce oltre lo stipendio o la paga:

a) una indennità di equipaggiamento pagabile una volta tanto all'atto della partenza per la colonia commisurata ad un decimo dello stipendio e della paga, con un minimo di L. 200 ed un massimo di L. 500;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, n. 257 del 5 novembre 1913.

b) un assegno temporaneo coloniale, pari all'importo dello stipendio o della paga;

c) una indennità di soggiorno, commisurata ad un quinto dello stipendio o della paga, con un minimo annuo di L. 1000, per il personale dei primi undici gradi della tabella graduatoria organica annessa al regolamento del personale approvato con R. R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, e con un minimo di L. 600 per il personale dei rimanenti gradi;

d) una indennità speciale annua, per località disagiata, compresa fra un minimo ed un massimo, che saranno stabiliti dal ministro delle colonie su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

La determinazione delle località disagiate sarà fatta dal ministro, su proposta del direttore generale, udito il governatore.

L'assegnazione delle singole indennità, entro i limiti di cui al comma *d*), spetta al direttore generale.

Le indennità *sub b*) *c*) e *d*) sono pagate in dodicesimi, insieme allo stipendio o alla paga, avuto presente quanto dispone l'art. 3.

Art. 2.

L'assegno di cui alla lettera *b*) dell'articolo precedente si considera, finchè sia percepito, come parte integrante dello stipendio, è soggetto alla ritenuta ordinaria per il fondo pensioni, e non può conglobarsi nei successivi aumenti di stipendio.

Per gli impiegati, però, delle ferrovie dello Stato, destinati stabilmente in colonia, i quali abbiano conservato il diritto di liquidare la pensione a termini del testo unico sulle pensioni civili e militari, approvato col R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70 l'assegno coloniale non è valido per la liquidazione della pensione, ma è invece ad essi applicabile la disposizione dell'art. 11 del R. decreto 5 giugno 1913, n. 798.

Art. 3.

L'assegno coloniale decorre dal giorno in cui gli agenti lasciano la loro residenza amministrativa, in Italia, per raggiungere

la colonia; l'indennità di soggiorno dal giorno in cui sbarcano in colonia; quella di residenza disagiata dal giorno in cui raggiungono la località che vi dà diritto, e fino al giorno in cui vi rimangono comandati.

Dal giorno in cui gli agenti si imbarcano per il rimpatrio definitivo, cessano l'assegno e le indennità di cui all'art. 1 e decorrono a loro favore quelle normali di trasferta che si corrispondono per le missioni in Italia, e ciò per il tempo necessario per raggiungere la loro residenza amministrativa.

L'amministrazione ferroviaria provvede al trasporto dall'Italia in Tripolitania e in Cirenaica, e viceversa, dell'agente, esclusi i casi di congedo. Provvede pure al trasporto della famiglia per l'andata in colonia e per il ritorno, in occasione del rimpatrio definitivo dell'agente, quando il ritorno avvenga dopo almeno un anno dall'andata della famiglia in colonia, salvo il caso di rimpatrio per malattia riconosciuta.

Art. 4.

Gli impiegati che, mediante esame, diano prova di conoscere la lingua araba o berbera, in modo da poter bene disimpegnare le funzioni ordinariamente attribuite agli impiegati arabi, ed in fatto esercitino tali funzioni, godono di un assegno speciale annuo di lire 500, elevabile fino a L. 1000 e a L. 1500 rispettivamente, se la conoscenza di dette lingue sia tale da poter essi compiere le funzioni di traduttore o quelle di redattore. L'assegno è pagato in dodicesimi, insieme allo stipendio e alla paga, colla riduzione di 1/30 per ogni giornata di assenza dal servizio per malattia o congedo.

Art. 5.

Per le missioni che gli agenti compiono nel territorio della colonia, si corrispondono le indennità normali di trasferta vigenti per le missioni in Italia, colle norme di cui al capitolo II delle disposizioni sulle competenze accessorie, allegate al regolamento del personale, approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417,

oltre al rimborso delle eventuali spese di viaggio, quando esso si effettui all'infuori della ferrovia.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato stabilirà con apposite disposizioni le condizioni necessarie, che debbono verificarsi per giustificare la corresponsione di dette indennità.

Art. 6.

In luogo delle indennità di cui all'art. 5, è in facoltà della Direzione generale di corrispondere al personale qui sotto indicato, quando questo debba compiere ordinariamente missioni fuori della sua normale residenza, le seguenti indennità fisse mensili, oltre al rimborso delle eventuali spese di viaggio:

Ispettori capi: da un minimo di L. 150 ad un massimo di L. 300;

Ispettori principali, ispettori, sottoispettori e allievi ispettori: da un minimo di L. 120 ad un massimo di L. 250;

Applicati tecnici principali e applicati tecnici: da un minimo di L. 90 ad un massimo di L. 180;

Assistenti dei lavori: da un minimo di L. 60 ad un massimo di L. 120;

Sorveglianti della linea: da un minimo di L. 40 ad un massimo di L. 100;

Capi squadra cantonieri: da un minimo di L. 30 ad un massimo di L. 75;

Cantonieri: da un minimo di L. 20 ad un massimo di L. 50.

Le indennità sono ridotte di 1/30 per ogni giornata di completa assenza dal servizio per malattia o congedo, e per ogni giornata trascorsa fuori della colonia.

Per le qualifiche non esplicitamente indicate si procede per analogia.

Al personale delle costruzioni, distaccato per studi o lavori in campagna, potrà, inoltre, essere concesso, per tener conto delle condizioni particolarmente gravose in cui dovesse prestare servizio, un compenso supplementare da stabilirsi volta per volta dal direttore generale o, per sua delegazione, dal direttore delle

costruzioni. Tale compenso sarà corrisposto per ogni giornata di lavoro prestato in campagna, e non dovrà eccedere 1/30 del massimo delle indennità previste dal presente articolo.

Art. 7.

Il personale sotto designato fruisce delle indennità giornaliere indicate a fianco di ciascuna qualifica, per ogni giornata di effettivo servizio, ed alla condizione, per quello di macchina e dei treni, che il servizio sia prestato in viaggio:

		Indennità giornaliera	Indennità di pernottazione
		—	—
Capi deposito locomotive	L.	4,00	—
Capi squadra operai	»	3,00	—
Macchinista	»	3,00	2,00
Fuochista	»	2,00	1,50
Capo conduttore	»	2,00	1,50
Altri agenti in servizio ai treni	»	1,50	1,00

Gli agenti adibiti, con o senza la qualifica, al servizio di macchina o dei treni, ricevono, in relazione alle funzioni esercitate, l'intera indennità giornaliera, o metà della medesima ,a seconda che prestino servizio per mezza giornata di lavoro o più, o per meno di mezza giornata.

L'indennità di pernottazione è data quando gli agenti prestano servizio fuori di residenza dalla mezzanotte alle 5, queste ore comprese, o quando vi arrivano o ne partono in ora cadente in detto intervallo di tempo. La liquidazione è fatta in base all'orario normale dei treni, senza riguardo agli eventuali ritardi.

L'assegnazione di dette indennità esclude che si corrispondano contemporaneamente quelle di missione, di cui all'art. 5.

Art. 8.

In caso di cambiamento stabile da una ad altra residenza della colonia, si liquidano le indennità ed i rimborsi di spesa

previsti dal capitolo II delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del personale, approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.

Art. 9.

Il personale comandato stabilmente in Tripolitania e in Cirenaica è tenuto a prestarvi servizio per un periodo di tempo continuo non inferiore a 2 anni.

Dopo ogni biennio di servizio prestato in colonia, all'agente che si obblighi a rimanervi per un altro corrispondente periodo, è concesso un premio di permanenza equivalente a due mensualità dello stipendio, o della paga, e della indennità coloniale, sommati insieme.

Il premio è pagato, in ragione di una mensualità, dopo ogni anno di nuovo servizio effettivamente prestato.

Art. 10.

Trascorso un anno di servizio in colonia, e per ogni anno successivo, gli agenti possono ottenere, quando le esigenze del servizio cui sono addetti lo consentano, un mese di congedo, non compresi i giorni necessari per recarsi in patria e ritornare alla loro residenza in colonia.

Durante il detto periodo ricevono, oltre lo stipendio, l'indennità coloniale, ma non le altre indennità.

È ammesso il cumulo dei periodi di congedo concernenti due anni consecutivi.

Lo stesso trattamento è usato al personale che fruisce di congedo in colonia.

Qualora il direttore generale accordi, per gravi motivi debitamente comprovati, un secondo mese di congedo, il personale conserva, per questo periodo, oltre lo stipendio o la paga, soltanto metà dell'indennità coloniale di cui è provvisto.

Per l'applicazione di questo e del precedente articolo si tiene conto del servizio prestato in colonia anche anteriormente alla data stabilita dal successivo art. 16.

Art. 11.

Dal giorno in cui decorre l'indennità coloniale, e fino a quando essa è corrisposta, cessano di aver vigore, per il personale delle ferrovie dello Stato comandato stabilmente in Tripolitania e in Cirenaica, tutte le disposizioni sulle competenze accessorie allegate al detto regolamento del personale, fatta eccezione di quelle richiamate dagli articoli 5 e 8 del presente decreto.

Art. 12.

Nei giorni di assenza dal servizio per malattia, in colonia, l'agente continua a percepire le normali sue competenze meno quelle di cui gli articoli 4, 6 e 7.

Nel caso di rimpatrio per malattia, l'agente riceve il trattamento stabilito dal regolamento del personale, approvato con Regio decreto 22 luglio 1906, n. 417, dal giorno in cui sbarca in Italia.

Art. 13.

L'agente che usufruisca di alloggio dell'Amministrazione, in fabbricati stabili, sarà assoggettato al pagamento di una congrua pigione, da stabilirsi caso per caso, e tenuto conto anche delle funzioni da esso agente esercitate.

Art. 14.

In tutti i casi previsti dai precedenti articoli s'intende compreso nello stipendio, o nella paga, anche il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911.

Art. 15.

Il personale comandato in Tripolitania e in Cirenaica per *missioni temporanee* riceve le indennità giornaliere indicate dalla seguente tabella.

L'indennità decorre dal giorno in cui gli agenti lasciano la loro residenza amministrativa in Italia per raggiungere la colonia, e cessa dal giorno in cui gli agenti s'imbarcano per rimpatriare. Da tal giorno, e per il tempo necessario per raggiungere la loro residenza amministrativa, ricevono le indennità di trasferta normali per le missioni in Italia.

Indennità giornaliera da corrispondere al personale comandato in Tripolitania o in Cirenaica per missioni temporanee.

Grado			
Grado	1° e 2°	L.	40
»	3° e 4°	»	37
»	5° e 6°	»	30
»	7°	»	27
»	8° e 9°	»	24
»	10°	»	21
»	11°	»	18
»	12°	»	16
»	13°	»	15
»	14°	»	14
»	15°	»	12
»	16°	»	10

Le indennità sono ridotte della metà dopo il 30° giorno di missione.

Art. 16.

Le presenti disposizioni andranno in vigore dal 1° novembre 1913, e dalla stessa data resteranno abrogate tutte le altre precedenti disposizioni circa il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato comandato stabilmente, o temporaneamente, in Tripolitania e in Cirenaica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 12 ottobre 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BERTOLINI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 371. (P.).

Costituzione del Comitato amministratore dell'Opera di previdenza, di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641.

Si porta a conoscenza del personale che il Comitato amministratore dell'Opera di previdenza, di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641 e l'art. 1 del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 2 agosto 1913, risulta costituito come in appresso:

RICCIO gr. uff. Gaetano, Consigliere d'Amministrazione - *Presidente.*

Capo del Servizio Segretariato (o suo sostituto) . . . - *Membro.*

» » » Personale (» ») . . . - »

» » » Legale (» ») . . . - »

» » » Ragioneria (» ») . . . - »

RAINALDI comm. ing. Filippo, Direttore Generale degli Istituti di Previdenza presso il Ministero del Tesoro . . . . - »

COMOGLIO geom. Pietro, Applicato principale, Rappresentante la 6ª categoria del personale . . . . . . - »

BUREI Federico, Verificatore, Rappresentante la 20ª categoria del personale . . . . - »

BARILI comm. Giuseppe, Capo divisione a riposo . . . - »

GIORGI Ernesto, Capo conduttore a riposo . . . . . - »

Per le funzioni di Vice-Presidente è stato designato il Capo del Servizio Segretariato Sig. ALESSANDRI gr. uff. Andrea.

Ordine di Servizio N. 372. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie (linea Rovato-Iseo-Edolo). Ammissione della fermata di Sonico al servizio cumulativo pei trasporti di merci, veicoli e bestiame.

Dal 15 ottobre 1913 è stata ammessa al servizio cumulativo la fermata di Sonico, situata fra le stazioni di Malonno ed Edolo della linea Rovato-Iseo-Edolo. Il servizio di detta fermata è però limitato ai trasporti a vagone completo delle merci a grande velocità, a piccola velocità ordinaria ed a piccola velocità accelerata, del bestiame ed a quelli di veicoli.

Le distanze della fermata stessa dai transiti di Rovato, Iseo (Ferrovie dello Stato) e Passirano Paderno (Brescia-Iseo) sono stabilite rispettivamente in Km. 92, 75 e 87.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle Ferrovie Secondarie ecc » (edizione 1° aprile 1913) si dovrà:

a pagina 16, fra Soncino e Sorbolo, inserire Sonico /73/ ;

a pagina 73, fra Sollero e Sulzano, inserire:

Sonico /id./G(1)/A(1)/P(1)/V.B.(1)/—/—/F/—/—/—/—/—/92/75/87

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 373. (C.).

Concessioni speciali X, XI e XX.

Le stazioni di Aosta, Chiavenna, Dronero, Feltre, Ormea, Pinzano, Sondrio, Susa, Torre Pellice e Tenda, sebbene non siano in comunicazione diretta ferroviaria coll'estero, nonchè la sta-

zione di Udine, vengono assimilate, per la loro ubicazione, alle stazioni di confine vere e proprie, come Ventimiglia, Chiasso, Pontebba ecc., e quindi restano autorizzate ad accettare la richieste mod. B. relative ai viaggi di ritorno dall'estero di emigrati rimpatrianti previsti dalle Concessioni speciali X, XI e XX.

Coll'occasione si avverte che nei casi eccezionali in cui, per smarrimento o per altro motivo, gli operai o gli emigrati rimpatrianti siano sprovvisti delle accennate *Richieste mod. B.*, queste possono eccezionalmente essere loro rilasciate:

a) per la Concessione speciale X, dai R. Commissari viaggianti a bordo dei piroscafi in servizio di emigrazione;

b) per le concessioni speciali X, XI e XX dagli Ispettori di emigrazione dei porti d'imbarco, e dagli Uffici di P. S. dei punti di confine e dei porti d'imbarco.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 374. (C.).

Concessione speciale VII.

Nell'elenco degli Istituti di Carità ammessi a fruire della Concessione speciale VII, si aggiungano, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti Sodalizi:

1) Orfanotrofio Nazionale Vittorio Emanuele III pei figli dei pescatori - Anzio.

2) Opera Pia Società Nazionale « Margherita » di Patronato pei Ciechi - Istituto Ciechi della Sezione Lombarda - Cremona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 375. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari.

La Società Anonima Cooperativa di consumo tra il personale ferroviario di Asti e stazioni limitrofe è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperativa Ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Il nome della predetta Società Cooperativa deve pertanto essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco alleg. A al regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 376. (C.).

Servizio diretto " franco-italo-austro-russo " ed " italo-austro-russo ", via Pontebba-Villago-Leoben-Vienna per viaggiatori, bagagli e spedizioni di fiori freschi.

Col 1° ottobre 1913, è stata attivata una nuova edizione della tariffa per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei fiori freschi, in servizio fra stazioni italiane e francesi da una parte e stazioni austriache e russe dall'altra parte, via Ventimiglia-Pontebba-Leoben-Vienna, che sostituisce quella diramata coll'Ordine di Servizio N. 264-1912 e soppressa poi col 1° luglio 1913 come dall'Ordine di Servizio N. 190-1913.

Nella detta nuova edizione della tariffa sono indicate — coi relativi prezzi in valuta di lire, rispettivamente di franchi — le corrispondenze quali restano ora fissate per il servizio diretto di cui

trattasi nel senso dall'Italia e dalla Francia verso l'Austria (stazioni al Nord di Vienna) e verso la Russia.

Le corrispondenze ed i prezzi nelle valute di corone e di rubli per il servizio nel senso dalle stazioni austriache (a nord di Vienna) e dalle stazioni russe verso l'Italia e la Francia risultano da una corrispondente edizione in lingua tedesca della stessa tariffa.

Le indicazioni contenute nel precitato Ordine di Servizio Numero 264-1912 relativamente alla specie, alla validità ed all'uso dei biglietti del servizio in parola, come pure per quanto concerne il trasporto dei bagagli e dei fiori freschi, s'intendono confermate, con le varianti ed aggiunte che seguono:

Il supplemento ferroviario dovuto dai portatori dei biglietti di 1ª classe pei treni ordinari per e da Vienna del servizio franco-italo-austriaco, facoltativi per le tre vie: Pontebba, Cormons o Cervignano, quando approfittano del treno di lusso Cannes-Nizza-Vienna rimane fissato in L. 4,75 anzichè in L. 4,80.

Le stazioni italiane e francesi che sono fornite dei suddetti biglietti per Vienna, ma non di quelli per le destinazioni oltre Vienna potranno essere provviste, nei limiti previsti dalla nuova tariffa, di biglietti speciali di *congiunzione* valevoli per le percorrenze al nord di Vienna, da distribuirsi unitamente ai biglietti per quest'ultima destinazione.

Tali biglietti di *congiunzione* saranno però forniti alle dette stazioni soltanto se e quando se ne manifesti il bisogno e le stazioni stesse dovranno pertanto farne richiesta — nel caso — alla sede centrale del Servizio Commerciale.

S'intende che la registrazione diretta del bagaglio per le destinazioni austriache e russe previste dalla nuova tariffa di cui trattasi potrà effettuarsi anche se, invece del biglietto diretto, verrà presentato un biglietto per Vienna unitamente ad uno dei suddetti biglietti di *congiunzione* per la percorrenza oltre Vienna.

In tal caso saranno da applicare: la tassa del servizio ordinario per Vienna (tariffa del servizio italo-austriaco) e quella per la percorrenza oltre, che trovasi indicata nella nuova tariffa accanto ai prezzi dei ridetti biglietti di *congiunzione*.

Il modulo speciale per la registrazione del bagaglio per le destinazioni russe verrà diversamente disposto da quanto è detto al riguardo nell'Ordine di Servizio N. 264-1912. Delle tre sezioni di

cui si compone, la prima (*foglio di via*) sarà destinata ad accompagnare la spedizione e quindi dovrà consegnarsi al Conduttore del treno; la seconda (*scontrino*) è da lasciarsi al viaggiatore; la terza (*matrice*) deve essere trattenuta dalla stazione speditrice.

Tale modificazione si effettuerà però soltanto nell'occasione di allestimento dei moduli di cui trattasi per corrispondenze nuove ammesse e quando occorra la rifornitura di quelli per le corrispondenze già esistenti. Intanto, e fino ad esaurimento delle relative scorte, saranno da utilizzare i moduli attuali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 92 (T.).

Prove e visite delle locomotive, caldaie, semifisse, ecc.

In conseguenza di quanto dispone l'O. G. N. 19 del 1912, gli Uffici dipendenti dal Servizio Trazione debbono provvedere all'esecuzione delle prove e visite delle locomotive e delle caldaie per conto degli altri Servizi.

Viste le disposizioni degli articoli 25 e 28 delle Istruzioni (approvate con Decreto Ministeriale del 27 giugno 1905), circa gli esperimenti cui sono da sottoporsi le locomotive e caldaie appartenenti alle Ferrovie dello Stato, si dispone che anche le due copie dei libretti mod. 1 e 2 delle locomotive, caldaie, semifisse, ecc., appartenenti ad altri Servizi debbano essere tenute dagli Uffici della Trazione, nella cui giurisdizione sono le località nelle quali si trovano le dette locomotive, caldaie, semifisse ecc. e con le stesse norme vigenti per la tenuta dei libretti delle altre locomotive, caldaie, ecc. appartenenti alla Trazione.

Gli Uffici degli altri Servizi dovranno tenere al corrente una registrazione nella quale siano indicati tutti gli spostamenti temporanei o definitivi che per qualsiasi motivo avvenissero nei mezzi d'opera di cui si tratta, nonchè le date d'inizio e di termine dei periodi di inazione da tener conto a norma dell'articolo 22 dell'Istruzione citata, dati tutti che gli Uffici stessi dovranno comunicare a tempo debito all'Ufficio competente della Trazione.

Per le locomotive, caldaie, semifisse, ecc. in consegna agli altri Servizi, che fossero inviate in riparazione presso l'industria privata, gli Uffici competenti dei Servizi stessi dovranno comunicare a quelli della Trazione lo spostamento delle caldaie, locomotive, semifisse, ecc. perchè il Servizio della Trazione provveda alle visite regolamentari delle caldaie e delle locomotive, decida sulle riparazioni da eseguire alle stesse, sorvegli e collaudi tali riparazioni.

Gli Uffici della Trazione, dopo le visite alle locomotive ed alle caldaie delle semifisse, ecc. comunicheranno e concorderanno con l'Ufficio del Servizio che ha la caldaia in esercizio il tempo utile in cui dovrà essere provveduto alla sostituzione temporanea o definitiva.

Gli Uffici della Trazione debbono tenere, con le norme prescritte, anche lo scandenzario delle prove e visite delle locomotive, caldaie, ecc. appartenenti agli altri Servizi, e rispondere dell'esatta applicazione delle Istruzioni sopra ricordate. Dovranno inoltre avvisare *con precedenza di sei mesi*, della scadenza del termine per la visita periodica, gli Uffici degli altri Servizi, ai quali sono in consegna le rispettive caldaie, locomotive, semifisse, ecc.

Le norme suindicate non si applicano alle unità speciali « Esercizio della Navigazione » ed « Esercizio ferrovie secondarie » le quali provvederanno direttamente per le prove e visite delle loro locomotive e caldaie e per la tenuta dei relativi documenti.

La presente annulla e sostituisce la Circolare N. 71-1909.

Circolare N. 93 (M.).

Rapporti sulla situazione e per la ripartizione del materiale mobile.

Allo scopo di rendere più semplici e spediti i lavori di competenza delle stazioni e degli uffici per stabilire la situazione e ripartizione del materiale mobile, ed anche all'intento di meglio coordinare i lavori stessi e di uniformare le situazioni alle modificazioni introdotte nella denominazione dei veicoli e all'ordina-

mento in vigore, i moduli ora in uso per le comunicazioni fra le stazioni e gli uffici predetti, vengono sostituiti da quelli qui appresso indicati.

A. Rapporti sul materiale da merci.

1. *Situazione carri, copertoni ed attrezzi*, da compilarsi giornalmente dalle stazioni, modulo M-141. — Sostituisce l'attuale modulo $\frac{302 \text{ ex R. M.}}{701 \text{ ex R. A.}}$ ed è di tre tipi, contraddistinti colle lettere *a*), *b*), *c*).

Il modulo M-141-*a* è da compilarsi dalle stazioni che hanno un movimento medio giornaliero superiore ai 50 carri di servizio locale; il modulo M-141-*b* da quelle con movimento locale da 20 a 50 carri; il modulo M-141-*c* da tutte le altre stazioni.

Seguendo questi criteri di massima, le Divisioni del Movimento, previ accordi con le Delegazioni del Materiale mobile, assegneranno a ciascuna stazione il tipo del modulo da utilizzare.

Il modulo stesso conserva, nelle sue linee generali, le caratteristiche dell'attuale modulo $\frac{302 \text{ ex R. M.}}{701 \text{ ex R. A.}}$.

I tre tipi hanno comuni i quadri A, B, C, D, E, F e quello per le annotazioni.

Il quadro A non richiede più l'indicazione dei carri guasti, che viene già fornita dalle stazioni col modulo M-206-*a* di cui la Circolare N. 31-1913; è pure soppressa la distinzione fra i carri carichi in arrivo che si riteneva o no di poter scaricare nel giorno successivo, perchè, agli effetti della ripartizione, tutti i carri carichi in arrivo da scaricare devono essere considerati come disponibili e compresi fra il materiale utilizzabile.

I quadri D ed E sono di nuova istituzione; il primo riflette il movimento dei carri da e per gli stabilimenti raccordati; il secondo, da compilarsi soltanto dietro richiesta, i carri atti ai trasporti del materiale da guerra.

Il modulo M-141-*a* ha un foglio supplementare a parte, da compilarsi soltanto quando sia richiesto, per stabilire il movimento per quantità, dei carri e copertoni in servizio locale, distinto per gestione, ed il movimento di transito, distinto per linea. Invece nei

moduli 141-*b* e 141-*c* è conservato il quadro (prospetto G) dimostrativo del movimento locale di arrivo e partenza.

Si ricorda che i moduli M-141 devono essere spediti giornalmente al Circolo di ripartizione, col treno appositamente prescritto, a mezzo della cartella in uso, da scritturarsi sul foglio di corsa.

2. *Registro di ripartizione,* modulo M-222, da compilarsi dai Circoli di ripartizione. — Sostituisce l'attuale 303-*a* ex R. M., e in esso i Circoli di ripartizione devono trascrivere giornalmente i carri e gli attrezzi in rimanenza in ciascuna stazione; i carri vuoti e carichi utilizzabili e quelli occorrenti; le eccedenze, o mancanze, e le disposizioni date alle stazioni.

3. *Ordini e comunicazioni del Circolo alle stazioni,* modulo M-168. — Sostituisce il tagliando del modulo $\frac{302}{701}$ e deve essere compilato dai Circoli in duplice copia, col sistema calcografico; una per impartire gli ordini di ripartizione alle stazioni, l'altra da allegarsi al corrispondente modulo M-141.

Serve pure per la comunicazione letterale alle stazioni degli ordini di sospensione dell'accettazione dei trasporti per località ingombre, nonchè delle disposizioni impartite dagli Uffici superiori in materia di ripartizione ed utilizzazione del materiale mobile.

Anche il modulo M-168 deve essere trasmesso colla cartella e colle prescrizioni in uso per l'invio dei moduli M-141.

4. *Situazione del Circolo,* modulo M-179. — Costituisce il rapporto del Circolo al Riparto del Materiale mobile ed alla Delegazione, e, rispetto a quello ora in uso, è assai semplificato e convenientemente coordinato alle indicazioni dei rapporti M-141.

B. Rapporti sul materiale da viaggiatori.

5. *Situazione materiale da viaggiatori,* modulo M-126. — Costituisce una semplificazione del corrispondente modulo presentemente in vigore, e deve essere compilato soltanto dalle stazioni che normalmente hanno carrozze in rimanenza.

È di due tipi, dei quali uno, contraddistinto dalla lettera *a*), è destinato alle stazioni di minore importanza, da stabilire dalle Divisioni del Movimento d'intesa con le Delegazioni del Materiale mobile.

Anche in questa situazione, per gli stessi motivi indicati al punto 1, è soppressa l'indicazione delle carrozze guaste.

Il modulo M-126, in uso per le stazioni maggiori, ha un supplemento destinato a stabilire, per numeri di servizio, la rimanenza effettiva delle carrozze e dei bagagliai a carrelli e di quelli specializzati per determinati servizi; supplemento che sostituisce il corrispondente tagliando del modulo ora in vigore, ma che è da compilarsi soltanto pei giorni 5, 15 e 25 del mese e da inviarsi alla Divisione del Movimento, la quale, presane visione, lo trasmette alla Delegazione del Materiale mobile.

In ciascuno dei due rapporti M-126 e M-126-*a* è aggiunto il quadro relativo al movimento dei cartelli indicatori del percorso delle carrozze, avvertendo che le stazioni, che fanno uso del modello M-126, devono soltanto segnalare per ogni treno in arrivo le eventuali mancanze di cartelli indicatori, mentre le stazioni che usano il modulo 126-*a* devono indicare tutto il movimento dei cartelli indicatori stessi.

Questo rapporto deve essere spedito ogni giorno, dalle stazioni alle quali ne è prescritta la compilazione, al Riparto del Materiale mobile col treno appositamente stabilito.

6. *Situazione materiale da viaggiatori*, modulo M-128. — Costituisce il rapporto delle Divisioni del Movimento alla rispettiva Delegazione, ed anche questo è assai semplificato rispetto al modulo in uso attualmente.

7. Il modulo M-231 è soppresso.

8. *Modalità per la fornitura*. — I nuovi moduli andranno in vigore nel giorno e colle modalità che verranno indicati dal Servizio del Movimento.

La prima fornitura dei nuovi moduli verrà fatta dalle Divisioni del Movimento; le forniture successive dovranno essere richieste ai Magazzini Stampe nei modi d'uso.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 5, 7, 9, *ai Controllori del materiale ed al personale addetto alle scritturazioni dei veicoli.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 166R (C.).

I Congresso dei medici specialisti italiani in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Napoli e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima, o semplicemente marittima quando si tratti di viaggiatori provenienti da Palermo loco.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 23 novembre 1913.

Ritorno: dal 22 al 30 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

ERRATA-CORRIGE

La Circolare relativa al Congresso dell'Associazione elettrotecnica in Roma, invece del Numero 150-R, deve portare il Numero 165-R.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Appalto di lavori. - Mancanza di reclamo in via amministrativa contro pretese infrazioni della stazione appaltante. - Decadenza.

L'appaltatore che non abbia reclamato in sede amministrativa nei modi e termini stabiliti dal contratto contro asserte infrazioni commesse dalla stazione appaltante, decade dal diritto di gravarsene in via giudiziaria al fine di desumere dalle medesime il titolo per conseguire la rescissione del rapporto contrattuale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1165 *Cod. civ. Perchè possa parlarsi di snaturamento dell'opera appaltata occorre che questa si sia tramutata da un oggetto ad un altro, per cui non sarebbero influenti a tale scopo le modifiche e riduzioni introdotte dall'Amministrazione committente senza alterare la essenza del lavoro. Quando la diminuzione dell'opera risulti oltre il quinto del prezzo di appalto non compete all'appaltatore assieme allo scioglimento del contratto che il solo pagamento del prezzo dei lavori eseguiti, a termini di tariffa.* —

CORTE D' APPELLO, Napoli, 19 febbraio-14 marzo 1913. Tuccillo c. FF. Stato.

IN FATTO ED IN DRITTO.

Atteso che con atti del 4 e 18 luglio 1911 l'Impresa Alfonso De Vita rappresentata dal suo procuratore Raffaele Tuccillo, dichiarava alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato che essa Amministrazione, mercè pubblico atto del 26 dicembre 1907 debi

tamente approvato nel 19 gennaio 1909 le concedeva in appalto i movimenti di terra per la formazione del rilevato della nuova linea Napoli-Taranto con le materie di espurgo provenienti dall'alveo comune dei torrenti Pollena-Trocheia, nonchè la demolizione delle opere e dei fabbricati cadenti nelle zone da occupare coi rilevati stessi per l'importo approssimativo, giusta l'articolo primo di detto contratto, della somma di lire 466,000, lorde dal rimborso d'asta. Che in relazione a questo valore essa impresa versava la cauzione di lire 46,000 corrispondente al decimo dello importo lordo dell'appalto stesso. Che detto contratto, avendo per obbietto la formazione del rilevato per la nuova linea Napoli-Taranto riguardava tutta la nuova linea, la quale dal terzo sottovia del quartiere industriale di Napoli (escluso il tratto dalla stazione a questo punto, perchè comune a tutte le linee ferroviarie) arriva a S. Giovanni a Teduccio, per una lunghezza di circa metri 2000 e di fatti l'importo presuntivo delle opere era in corrispondenza di questa lunghezza di rilevato. Che invece essa amministrazione snaturando il contratto aveva creduto di poter ridurre l'obbietto dello stesso a ben piccola cosa in confronto dell'opera appaltata, impartendo durante la esecuzione ordini che alteravano sostanzialmente il progetto tecnico ed il preventivo economico dei lavori. In sostegno del suo assunto l'attore deduceva che l'Amministrazione aveva arbitrariamente esclusa la costruzione di un tratto di rilevato compreso nell'appalto, quello cioè situato tra lo stabilimento Santarsiero e San Giovanni a Teduccio, che aveva del pari sottratto dall'appalto la demolizione di taluni fabbricati, tra i quali quello dello Stabilimento Santarsiero esistenti lungo la zona destinata all'impianto del rilevato affidandone l'incarico ad altri; che aveva ridotta l'entità della colmata ad una misura notevolmente inferiore a quella contrattuale con una grave diminuzione del conto dell'appalto ammontante a circa lire 466,000; che aveva fatto mancare una parte del materiale di colmata, proveniente dall'alveo comune dei torrenti Pollena-Trocchia, facendolo asportare da altri; che infine aveva ordinato delle interruzioni enormi fra i detti tratti di rilevato, per cui veniva ad obbligare essa impresa a costruire delle opere provvisorie di grande importanza e per molti rispetti onerosissime, specie pel maggiore percorso che si impiegava ad attuare il trasporto dei materiali sui diversi tratti di rilevato.

Aggiungeva inoltre l'Impresa che, ad evitare liti fin dal dicembre 1909 presentò all'Amministrazione le istanze integralmente riprodotte nell'atto 4 luglio 1910 per l'ufficiale giudiziario Genovesi per ottenere almeno, in mancanza della risoluzione del contratto, il ristoro di una parte dei gravissimi danni subiti, ma la detta Amministrazione, con ordine di servizio del 21 giugno 1910, le rigettava negando per fino i dati di fatto e di luogo.

A base di tutte tali dichiarazioni e deduzioni l'attrice sosteneva che la stazione appaltante fosse venuta meno al patto fondamentale del contratto, donde il suo dritto a chiedere la risoluzione del contratto medesimo con tutte le conseguenze di legge. Coi prodotti atti, quindi la Impresa citava l'Amministrazione davanti il Tribunale di Napoli affinchè sentisse pronunciare la risoluzione del contratto di appalto; subordinatamente dichiarare il dritto di essa Impresa a conseguire il prezzo dei lavori eseguiti e da eseguirsi in base al contratto, e tenuto conto delle mutate condizioni nella esecuzione delle opere appaltate, nominandosi all'uopo un perito per la determinazione del detto prezzo, tenute presenti le analisi contenute nei rilievi presentati da essa Impresa e rinnovati con atto 2 luglio 1910 per l'Ufficiale Giudiziario Genovesi, più subordinatamente disporre, in caso d'impugnativa, gli opportuni mezzi istruttorî. Contestata, pertanto la lite, l'Amministrazione con la comparsa del 7 novembre 1910 resisteva alla domanda attrice, ed in linea riconvenzionale chiedeva la risoluzione del contratto per colpa dell'Impresa per avere essa lasciato trascorrere inutilmente il termine per la esecuzione dei lavori, termine scaduto fin dal 25 gennaio 1910. Il Tribunale, con senenza del 28 dicembre 1910, 1° febbraio 1911, nominò un collegio di periti affinchè procedessero al calcolo del volume del rilevato della nuova linea Napoli-Taranto, nonchè al calcolo del volume delle fabbriche cadenti nella detta linea e ne indicassero l'importo complessivo sulla base dei prezzi unitarî contenuti nel contratto di appello, e dicessero:

« se nei limiti delle 466,000 lire ammontare complessivo dell'appalto, fosse o meno compreso il tratto di rilevato tra il fabbricato Santarsiero e S. Giovanni a Teduccio.

b) « nel caso fosse compreso ne determinassero lo ammontare alla stregua dei prezzi unitari suddetti.

c) « determinassero altresì l'ammontare delle demolizioni da eseguirsi e non eseguite, sempre sulle basi del prezzo unitario del contratto.

d) « accertassero se il rilevato compreso tra il secondo ed il terzo sottovia del quartiere industriale di Napoli fosse compreso nella nuova linea Napoli-Taranto.

e) « dicessero, nel caso che il rilevato tra il fabbricato Santarsiero e S. Giovanni a Teduccio fosse compreso nell'appalto se e quali danni avesse risentito la impresa De Vita per la mancata esecuzione di esso.

f) « dicessero infine, nel caso risultasse arbitraria la considerevole lunghezza di talune interruzioni tra un rilevato e l'altro disposti dall'Amministrazione se e quali danni ne avesse risentito la Impresa medesima.

Riserbò, in esito alla perizia come sopra disposta, ogni altro provvedimento sulla domanda principale e sulla riconvenzionale proposta dall'Amministrazione.

E' bene intanto sapere che prima ancora che tale sentenza fosse notificata, l'appaltatore morì nel 7 giugno 1911, in seguito di che l'Amministrazione con atto 4 settembre 1911 dichiarò ai suoi eredi che, a' sensi dell'articolo 1642 del Codice civile, il contratto doveva ritenersi risoluto, e perciò li invitava a procedere all'accertamento dei lavori eseguiti ai fini della relativa liquidazione. Dopo tale dichiarazione ed invito da parte dell'Amministrazione seguì l'altro atto dei 22 settembre 1911 col quale i Signori Raffaele e Carmine Tuccillo e Domenico Laudiero dichiaravano all'Amministrazione medesima che essi erano cessionari di tutti i dritti, ragioni ed azioni derivanti dall'appalto del rilevato ferroviario della nuova linea Napoli-Taranto, giusta privata scrittura dei 4 novembre 1909 ed istrumento per Notar Villani dei 5 aprile 1912. Notificata di poi negli 11 ottobre 1911 ad istanza de' detti cessionar' la sentenza del Tribunale, l'Amministrazione con atto dei 6 novembre 1911 vi produsse appello per tutti i motivi in esso specificati, i quali si riassumono nel non aver il Tribunale accolto talune delle sue eccezioni e per avere disposto un mezzo istruttorio frustraneo, o quanto meno inidoneo per il contenuto de' quesiti

formulati ai periti. A loro volta gli appellati con la prima comparsa esibita in udienza han prodotto appello incidentale perchè il Tribunale doveva respingere senz'altro la domanda riconvenzionale dell'Amministrazione; perchè la disposta perizia era superflua a' fini della inadempienza da parte dell'Amministrazione, inadempienza che risultava dai documenti della causa; perchè infine, mal fece il Tribunale a respingere le ragioni della Impresa relativamente ai materiali di espurgo che si dissero trasportati da altri. La causa passò in decisione all'udienza del 21 giugno 1912, ma per la comparsa tardiva presentata dalla Signorina Mariannina De Vita furono riaperti i termini della discussione e passata novellamente in decisione la causa dai procuratori delle parti si è conchiuso come sopra è trascritto:

Attesochè l'Amministrazione accetta la contestazione del presente giudizio di appello coi Signori Raffaele e Carmine Tuccillo e Domenico Laudiero, quali cessionari della Impresa Alfonso De Vita, giusta l'atto per notar Villari dei 5 aprile 1912, donde la conseguenza che gli eredi del defunto Alfonso De Vita debbano essere messi fuori causa, così come da uno di essi si conchiude. Va da sè poi che avvenuta di diritto la risoluzione del contratto per la morte del De Vita, giusta la disposizione dell'articolo 1642 del Codice civile, l'obbietto precipuo della causa riposa, allo stato, nell'indagare da parte di quale dei contendenti era sorto prima della istituzione del giudizio il dritto allo scioglimento del contratto all'unico scopo di conseguire i benefizî che accorda la legge.

Attesochè la Impresa De Vita domandava la dichiarazione di risoluzione del contratto in danno della Amministrazione, oltre che per la diminuzione delle spese oltre il quinto del prezzo di appalto (di che si dirà in seguito) anche per avere l'Amministrazione medesima escluso dai lavori appaltati il tratto di rilevato tra il fabbricato Santarsiero e l'abitato di S. Giovanni a Teduccio ed altre costruzioni, per non aver osservato il patto secondo del contratto, pel quale si aveva il diritto di servirsi delle materie di espurgo dell'alveo dei torrenti Pollenà e Trocchia esistenti nel punto più vicino ai lavori appaltati, per aver soppresso la colmata di un altro tratto di rilevato giusta l'ordine di servizio del 14 novembre 1909, per avere, infine, disposto delle interruzioni enormi fra i diversi tratti di rilevato, donde una maggiore spesa per costruzione di

opere provvisorie. Ora contro la domanda di risoluzione, poggiata su tutte queste dedotte inadempienze l'Amministrazione oppose davanti i primi giudici ed oppone tuttora in questa sede un fine di non ricevere, fondato sulla decadenza dell'Impresa per non aver reclamato per tali aperte infrazioni nei modi e termini stabiliti dal contratto. L'esame di siffatta eccezione, accennato soltanto in qualche punto di esposizione delle mutue deduzioni, fu completamente omesso dal Tribunale, e deve perciò occuparsene la Corte, la quale non può non fare diritto a quella eccezione, fondata com'è sul patto contrattuale.

Nell'articolo 20 del contratto di appalto, infatti, si previde il caso di contestazioni fra l'Ufficio dirigente e l'appaltatore e l'altro in cui l'appaltatore medesimo sostenesse che le prescrizioni dategli fossero contrarie ai patti contrattuali e si prescrisse che l'appaltatore dovesse presentare le sue domande, sotto pena di decadenza, nel termine di giorni cinque da quello in cui il fatto o la circostanza, che dessero motivo alle infrazioni si fossero verificati con le specificazioni dei fatti e delle ragioni su cui l'appaltatore medesimo fondasse le sue richieste ed eccezioni.

Sulla domanda, come sopra proposta dall'appaltatore, doveva decidere l'Ufficio dirigente entro dieci giorni dalla domanda stessa. Tale decisione, poi, veniva comunicata all'appaltatore il quale aveva l'obbligo di uniformarvisi, salvo il diritto di ricorrere entro otto giorni dalla comunicazione alla Direzione Generale, le cui decisioni dovevano essere comunicate per iscritto allo appaltatore medesimo che aveva l'obbligo di ottemperarvi, salvo il diritto di fare per iscritto le sue riserve concrete e precisate in cifre. Questo patto adunque, legalmente stipulato fra l'appaltatore e l'Amministrazione aveva forza di legge, ed è, poi, ovvio che con esso si mirava dalle parti a comporre e definire sollecitamente le vertenze sorte, e ad avere anche un tacito assenso sulle ordinazioni che avrebbe dato l'Amministrazione, evitando così possibili giudizî. Ora è chiaro che quando nel 5 giugno 1909 tra appaltatore ed Amministrazione si procedette al verbale di consegna dei lavori appaltati e si rimisero al primo profilo longitudinale, il disegno delle sezioni trasversali, l'elenco dei capisaldi, il piano parcellare dei terreni da occupare nel comune di Napoli e Barra nonchè la copia del verbale degli accordi col R. Ufficio del Genio Civile per stabilire

le modalità di prelievo delle materie di espurgo esistenti nell'alveo de' Torrenti Pollena e Trocchia, la impresa De Vita fu fin da quel giorno edotta dell'effettiva consistenza e limitazione dei lavori da espletare. Ammesso, quindi, in semplice ipotesi, che le lamentanze della ditta De Vita, relative alla soppressione della colmata tra il palazzo Santarniero e S. Giovanni a Teduccio, alla soppressione delle demolizioni di tale fabbricato e di altro esistente lungo il detto tratto, nonchè alla mancanza delle materie di espurgo dal punto designato, fossero sussistenti, e che effettivamente dal contratto di appalto risultassero provate tutte quante queste infrazioni da parte dell'Ammnistrazione, egli è certo che fin da quel giorno essa Impresa doveva nel termine stabilito dal contratto reclamare all'ufficio di dirigenza, ed indi alla Direzione Generale. Ma quando, al contrario, essa accettò la consegna di quel verbale, sottoscrivendolo, ed indi si astenne dal reclamare nel termine assegnato, eseguendo per giunta, tutte quante le ordinazioni impartitele, fino a completare quasi i lavori consegnati, non è chi non veda che allo sperimento degli asserti sui dritti osti il patto della decadenza che essa stessa si è procurata e che in buona sostanza, si tramuta nel fatto di aver accettato tutte le modifiche, stralci e variazioni che l'Amministrazione avrebbe apportate al contratto di appalto. Dicasi lo stesso per quanto riflette l'asserta demolizione di altre fabbriche esistenti nei tratti ove la colmata fu fatta eseguire, demolizione che sarebbe stata dall'Amministrazione affidata a persone estranee all'Impresa, nonchè l'ordine di soppressione di un altro tratto di colmata; avegnacchè all'avverarsi di questi fatti lesivi dei patti contrattuali, l'Impresa doveva ricorrere nei modi e termini prescritti dallo articolo 20° del contratto di appalto, ma quando, invece essa credè di non reclamare nel termine prescritto acquietandosi agli ordini di servizio e lasciando che altri demolisse alcune costruzioni esistenti nei tratti da colmare la conseguenza è che attualmente essa sia per virtù dello stesso contratto decaduta dal diritto d' insorgere contro l'operato dell'Amministrazione. A sfuggire l'eccezione di decadenza la Impresa osserva in tesi generale che trattavasi di violazioni e inadempienze contrattuali di carattere continuo; mentre poi nessuno impediva all'Amministrazione di rivenire sui propri ordinativi, in guisa che l'opera risultasse in definitivo corrispondente al contratto; deduce in particolare che

essa in base appunto alla disposizione dell'articolo 20 del contratto sperimentò in termine utile il proprio diritto, non appena si avvide dei vari propositi dell'Amministrazione, rivolgendo prima i suoi reclami al locale Ufficio di dirigenza, e poi in grado di appello alla Direzione Generale residente in Bologna come si evince dagli atti dei 23 dicembre 1909 e 8 gennaio 1910 intimati il primo alla Direzione della Sezione centrale pel mantenimento e sorveglianza delle Ferrovie dello Stato, ed il secondo alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato. Ora la osservazione generale non cade a proposito, giacchè a parte ogni altra considerazione, la verità è che le infrazioni dell'Amministrazione, gravi, a dire dell'Impresa, per se stesse, non potevano dirsi di carattere continuativo, nel senso come l'intende l'Impresa medesima che, cioè, l'una susseguiva l'altra in guisa da costringerla a reclamare sempre e quasi ininterrottamente, avvegnacchè quando voglia starsi strettamente ai fatti e non alle semplici affermazioni si ha che effettivamente la Impresa non avrebbe avuto a reclamare che ben poche volte.

Dal verbale infatti di consegna che designava la opera da eseguire sarebbero risultate, a dire dell'Impresa, le principali infrazioni, quali la soppressione del tratto di rilevato tra Santarsiero e S. Giovanni a Teduccio con la conseguente soppressione della demolizione dei fabbricati esistenti in detto tratto, l'enorme distanza tra un rilevato e l'altro e la mancanza delle materie di espurgo nel luogo designato.

Erano, adunque queste tre infrazioni che si compivano in unico momento e nulla, quindi, vietava alla Impresa dal proporre i suoi reclami nel termine assegnato dal contratto. Seguì di poi la mancanza di demolizione di qualche costruzione esistente nei tratti da colmare (demolizione che per la stessa difesa dell'Impresa era ben piccola cosa di fronte alle altre demolizioni, quali quella del palazzo Santarsiero) e nulla vietava ad essa Impresa di reclamare non appena venne a conoscenza che tale demolizione si compiva da altri. Seguì, da ultimo dopo molti mesi l'Ordine di Servizio 14 novembre 1909 dal quale sarebbe, a dire dell'attrice risultata un'altra grave infrazione, quella, cioè della soppressione di un altro tratto di rilevato e nulla parimenti vietava alla Impresa di proporre il relativo reclamo. Nè la mancanza di reclami da parte dell'impresa potrebbe essere giustificata dalla credenza che essa aveva, che

l'Amministrazione avrebbe potuto da un momento all'altro rivenire sui proprî ordinativi. Quando trattasi di conservare un proprio diritto di fronte ad una espressa decadenza, ognuno lo fa valere, e non si affida alla semplice evenienza che l'avversario possa ritornare sul proprio operato. La deduzione specifica, poi, che l'attrice fa contro l'eccezione di decadenza di avere cioè reclamato contro le infrazioni commesse dall'Amministrazione si riduce ad una semplice affermazione, smentita, per giunta, dagli stessi atti ai quali si fa ricorso. Da tali atti, invero, che portano le date di 23 dicembre 1909 e 8 gennaio 1910 si rileva come l'Impresa chiedeva l'assegnazione di maggiori compensi per tre cause, pel rinvenimento, cioè di un muro interrito dalle materie di espurgo, il quale aveva reso difficile e dispendiosa la escavazione, il carico ed il trasporto di quelle materie dal sito ove giacevano al posto dei rilevati da costruirsi, per non essersi dall'Amministrazione costruite in precedenza, o per lo meno contemporaneamente alla formazione dei rilevati, le opere d'arte alle quali i rilevati medesimi andavano addossati, donde una maggiore spesa e perdita di tempo da parte dell'Impresa, per la mancanza infine delle materie di espurgo in un punto prossimo alla zona dove dovevano costruirsi i rilevati. Come si vede, ad eccezione di quest'ultimo fatto, gli altri due non hanno a che vedere con le altre infrazioni contrattuali lamentate dall'Impresa nel presente giudizio. Dunque non è conforme a verità che l'Impresa avesse reclamato nei termini e nei modi di cui all'articolo 20° del contratto, per l'asserta soppressione della colmata Santarsiero-S. Giovanni a Teduccio con la conseguente soppressione della demolizione dei fabbricati esistenti in detta zona, per l'asserta soppressione di varie altre demolizioni in tratti dove fu eseguita la colmata, per l'asserta enorme interruzione tra i varî rilevati, per lo stralcio infine, di un altro tratto di rilevato giusta l'ordine di servizio 14 novembre 1909. Resta soltanto la mancanza delle materie di espurgo per la quale si reclamò ma oltre il termine assegnato, per cui sorge sempre la eccezione di decadenza sollevata dall'Amministrazione. E per verità è abbastanza strano che si lamenti la mancanza di quei materiali soltanto nel 23 dicembre 1909 quando la medesima preesisteva allo stesso verbale di consegna del 5 giugno 1908 donde la frustraneità anche dell'invocata prova testimoniale. Per tutto quanto adunque si è fin qui osservato, risulta

chiaro come la Impresa De Vita, sia decaduta dal dritto di chiedere la risoluzione del contratto di appalto per le sopra dette asserte violazioni ed infrazioni contrattuali da parte della Amministrazione, il che esime la Corte dal discendere all'esame del merito di esse e delle relative deduzioni da parte dell'Amministrazione, le quali ultime neanche si ravviserebbero mal fondate di fronte ai veri fatti della causa ed ai documenti esibiti.

Attesochè in questa sede la Impresa aggiunge altre cause di soluzione del contratto. Assume, infatti, che l'Amministrazione ritardò ad eseguire i pagamenti nelle scadenze stabilite, donde un altra inadempienza contrattuale ai sensi dell'articolo 17° del detto contratto. Ma a quest'ultima causa di risoluzione non è da attendere perchè nessuna giustificazione si è offerta, non bastando a tanto le due note dell'Amministrazione in data 18 aprile 1907 e 30 giugno detto con la prima delle quali si avverte l'Impresa di essersi spedita al Superiore Ufficio la 2ª situazione della formazione del rilevato col relativo mandato, e con la seconda si chiede il rimborso di una somma anticipata per bollare la terza situazione che non si sa in quale epoca fu redatta. Oltre di che l'Amministrazione deduce in proposito senza essere contraddetta dall'attrice, di aver pagato nella massima parte lavori già liquidati. Tratterebbesi quindi di una inadempienza trascurabile, per la quale la Impresa troverebbe giusto ed adeguato risarcimento nel pagamento degli interessi sulle somme non sodisfatte nel termine fissato. Soggiunge anche la Impresa che la sua azione è fondata precisamente sullo snaturamento dell'opera appaltata donde il suo dritto alla risoluzione del contratto. Ma per verità con quest'ultima deduzione l'Impresa non fa altro che riepilogare tutte quante le inadempienze di cui sopra si è discorso, e che, a suo dire, le avrebbero dato diritto alla risoluzione del contratto.

Ma se, come si è visto, l'Impresa è decaduta dal dritto di far valere quelle inadempienze non può poi per altra via far risorgere il suo dritto già perduto e presentarlo novellamente all'esame del Magistrato.

Senonchè vuolsi davvantaggio osservare come non potrebbe mai parlarsi di snaturamento dell'opera appaltata sol perchè sarebbe convenuto lo stralcio di alcuni tratti di rilevato, si sarebbero, tra un rilevato e l'altro, ordinate distanze maggiori, si avrebbero

sottratto alcune demolizioni, si sarebbe infine messo l'appaltatore in condizione da non poter fare uso di alcuni materiali. In siffatte ipotesi si avrebbero delle modifiche, variazioni e riduzioni che, data la loro natura, non snaturerebbero sostanzialmente l'opera appaltata, la quale consistette nella formazione di un rilevato ferroviario, e tale fu il lavoro fatto eseguire all'Impresa De Vita, Sarebbe, quindi, a discutere se quelle modifiche, variazioni e riduzioni fossero o meno consentite dal contratto, dato che in questo non si fosse stabilito il patto della decadenza, oltre il termine in cui farle valere, ma giammai potrebbe sostenersi che l'opera appaltata fosse sostanzialmente diversa da quella fatta eseguire.

Attesochè, assodato per tutto quanto fin qui si è osservato, la decadenza dell'Impresa dal dritto di chiedere la risoluzione del contratto per le predette asserte violazioni contrattuali, non resta ad esaminare se sussista o meno l'altra infrazione, di avere, cioè, l'Amministrazione diminuita l'opera appaltata olre il quinto del prezzo di appalto, donde il dritto alla risoluzione del contratto. Ora che la diminuzione delle opere sia avvenuta in misura eccedente il quinto del prezzo preventivato non pare che possa revocarsi in dubbio, se sol si tengano presenti i risultati dei processi verbali di chiusura dei lavori eseguiti dall'Impresa in data 28 settembre 1911 e 2 maggio 1912. Senonchè date le mutue affermazioni e deduzioni, che, in proposito di tale riduzione nei limiti od oltre i limiti del quinto, si fanno delle parti, non può farsi senza dall'avere il parere di persona tecnica a fine di stabilire quale sia effettivamente l'ammontare della opera compiuta dall'Impresa per indi accertare in modo sicuro a quanto realmente ammontò la differenza tra il prezzo di detta opera e quella preveduta in contratto. Vuolsi però fin da ora osservare che ammessa la risoluzione del contratto per diminuzione oltre il quinto del prezzo di appalto l'Impresa ai sensi dell'articolo 344 della legge 20 marzo 1865 avrà diritto al solo pagamento del prezzo dei lavori eseguiti, in deroga a quanto dispone lo articolo 1165 del Cod. Civ. onde non potrà reclamare la rivalsa di alcun danno e tanto meno richiedere nuovi prezzi in luogo di quelli contrattuali. Senonchè ai termini dello stesso contratto dovrà tenersi conto delle provviste accettabili e già esistenti a piè di opera e nei cantieri. Nel caso poi l'opera eseguita dall'Impresa, fosse, come si assume, effettivamente inferiore di gran lunga a quella appal-

tata, in guisa che il relativo prezzo fosse di molto inferiore ai quattro quinti di quello previsto in contratto, in tal caso sarà bene che la perizia a disporsi assodi anche se tra le spese preventive sostenute dall'Impresa, per impianto di cantieri e mezzi d'opera, ve ne fosse una parte della quale avrebbe potuto farsi senza ove si fosse conosciuto in precedenza o in tempo prossimo all'ultimo verbale di consegna che l'opera appaltata sarebbe stata di gran lunga diminuita.

Se, infatti, risultasse una grande sproporzione tra l'opera appaltata e quella effettivamente eseguita, la equità, che pure deve avere una certa considerazione nelle controversie, non consentirebbe che la Amministrazione si esimesse dal rilevare all'Impresa di quel tanto di spese in più da essa sostenute per essere pronta all'esatta esecuzione del contratto, ma che poi riuscirono inutili od esuberanti per la avveratasi riduzione delle opere appaltate.

Attesochè, quanto alla domanda riconvenzionale proposta dall'Amministrazione, la quale chiedeva che il contratto fosse dichiarato risoluto per colpa dell'Impresa, per non avere questa ultimati i lavori nel termine prefisso dal contratto, va osservato come più ragioni consigliavano a respingere siffatta istanza, senza attendere l'esito della disposta perizia. Ritenuto, infatti che i lavori compiuti dall'Impresa furono come riconobbe l'Amministrazione nel suo atto del 4 settembre 1911, pressocchè ultimati, non può dirsi che l'appaltatore si fosse reso responsabile di grave negligenza ai sensi dell'articolo 340 della legge sulle opere pubbliche, per dare senz'altro diritto alla stazione appaltante di rescindere il contratto; si versava invece nell'ipotesi dell'articolo 341 di detta legge pel quale l'Amministrazione medesima aveva l'obbligo di notificare all'Impresa una formale ingiunzione, in mancanza della quale deve intendersi che l'Amministrazione consenta alla proroga del termine. Oltre di chè la stessa Amministrazione riconobbe che la proroga fosse necessaria quando con l'ordine di servizio del 21 giugno 1910 si addimostrò pronta a concederla, sottoponendola, per altro, a condizione. In ultimo vuolsi osservare, che il termine apposto nel contratto di appalto non venne fissato come una condizione essenziale per l'adempimento dell'obbligazione, tanto ciò vero che all'articolo 16 di detto contratto si previde il ritardo al di là del termine prefisso, e si comminò la multa, oltre il dritto dell'Amministrazione ad ultimare i lavori di ufficio.

Attesochè da tutto quanto si è fin qui venuto osservando, deriva che entrambi gli appelli, quello principale dell'Amministrazione e l'altro incidentale dell'Impresa debbano essere accolti per quanto di ragione, la sentenza perciò dei primi giudici deve essere sostanzialmente riformata nel senso, che cioè la perizia per decidere definitivamente sulla domanda della Impresa deve essere limitata alle indagini ed accertamenti di sopra espressi, senza che faccia mestieri espletare tutti gli altri mandati che si leggono nel dispositivo di detta sentenza, e la domanda riconvenzionale proposta dalla Amministrazione deve andare senz'altro respinta. E poichè il mandato peritale viene ad essere ridotto e semplicizzato, è il caso di affidarlo ad un solo perito, anzichè a tre.

Attesochè la decisione sulle spese di questo giudizio nei rapporti tra i cessionari dell'Impresa De Vita e l'Amministrazione può rinviarsi ai primi giudici ai quali deve essere rimandata la causa pel suo corso ulteriore, mentre quelle sostenute dalla Marianna De Vita, van messe a carico dei Signori Tuccillo e Laudiero, escluso il compenso di avvocato della cui opera non faceva mestieri per la semplicità della loro difesa.

P. q. m. la Corte: Uditi i procuratori delle parti sullo appello principale proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto del 6 novembre 1911 e su quello incidentale proposto dai Signori Raffaele e Carmine Tuccillo e Domenico Laudiero con la comparsa conclusionale del 12 aprile 1912 entrambi avverso la sentenza del Tribunale di Napoli dei ventotto dicembre millenovecentodieci primo febbraio millenovecentoundici, provvede come segue:

Dichiara riassunta l'istanza proposta dal defunto Alfonso De Vita con gli atti dei 4 e 18 luglio 1910 nelle persone dei suoi cessionari Raffaele e Carmine Tuccillo e Domenico Laudiero.

2) Senz'attendere ad ogni altra contraria istanza ed eccezione, accoglie per quanto di ragione i predetti appelli, e per lo effetto riforma la sopramenzionata sentenza e, nelle veci dei primi giudici, con novello dispositivo provvede così:

a) dichiara inammessibile la istanza di risoluzione del contratto di appalto ventisei dicembre millenoventosette proposta

dall'Impresa De Vita e per essa dai suoi cessionarii Tuccillo e Laudiero per tutte altre cause menzionate nel libello e nelle comparse conclusionali, diverse da quella prevista nell'articolo 344 della legge sui lavori ed opere pubbliche.

b) prima poi di provvedere sulla domanda di risoluzione proposta in base al detto articolo 344 della legge summenzionata nomina il Perito Signor Mollo Ingegnere Achille fu Gabriele domiciliato Riviera di Chiaia N. 180, affinchè, dopo aver prestato il giuramento di rito davanti il Presidente della prima Sezione del Tribunale di Napoli si rechi sul luogo ove è stato costruito il rilevato per la deviazione della linea Napoli Taranto, di cui nel contratto dei ventisei dicembre millenovecentosette, e tenendo presenti gli atti tutti e documenti della causa, e sentiti i rilievi delle parti senza trascriverli, accerti quale sia effettivamente l'ammontare dell'opera compiuta dalla Impresa De Vita stabilendone il prezzo in base a quelli designati in contratto. Accerti del pari quale sia l'effettiva differenza in meno tra il prezzo dell'opera compiuta e quello preventivato in contratto, nel caso, poi tale differenza in meno sia di gran lunga superiore al quinto del prezzo preventivato, accerti anche se tra le spese preventive sostenute dall'Impresa per impianto di cantieri e mezzi d'opera ve ne sia alcuna parte di cui si poteva far senza ove si fosse in precedenza conosciuto l'effettiva consistenza dell'opera. Accerti da ultimo, quale sia l'ammontare delle provviste accettabili ai sensi del contratto già esistenti a piè d'opera e nei cantieri.

Di tutto detto perito farà breve e chiara relazione che depositerà nel termine di giorni quarantacinque da quello del prestato giuramento nella Cancelleria di detto Tribunale.

c) rigetta la domanda riconvenzionale proposta dall'Amministrazione con la comparsa conclusionale del sette novembre millenovecentodieci.

3° Rinvia la causa ai primi giudici affinchè in esito della perizia come sopra disposta decidano definitivamente sulla domanda attrice e sulle spese dello intero giudizio.

4° Mette fuori causa, gli eredi di Alfonso De Vita, cioè i Signori Marianna Vincenzo e Francesca De Vita e condanna i Si-

gnori Tuccillo e Laudiero e rivalere le spese del giudizio alla prima di detti eredi escluso il compenso di avvocato da tassarsi dal Consigliere estensore.

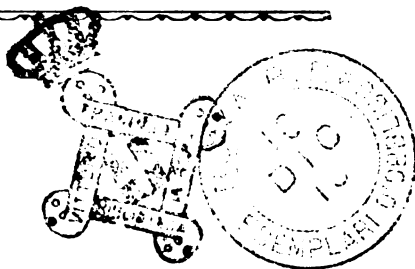
5° Si notifichi ai contumaci dall'Ufficiale Giudiziario di udienza Signor Laurenzo.

Così deciso e pronunciato nella Camera di Consiglio della suddetta prima Sezione Civile della Corte di Appello di Napoli, sedente nell'edificio di Castel Capuano, nella udienza del giorno diciannove febbraio millenovecentotredici.

Anno VI - N. 47

20 Novembre 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

R. D. *n. 944 del 17 luglio 1913 col quale è approvata la tabella esplicativa indicante le somme che costituiscono il bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1912-1913* . . Pag. 473

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali. Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Ordine Generale N. 7. — Aggiunte e modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme, riguardanti la concessione dell'impermeabile gommato con cappuccio ad alcune categorie di personale. - Vendita agli agenti per una volta tanto di impermeabili gommati con cappuccio . . . . Pag. 759

Ordine di Servizio N. 377. — Istitituzione del riparto d'ispezione veicoli di Reggio Calabria e modificazione nelle circoscrizioni dei riparti d'ispezione della Divisione Veicoli di Napoli . . » 761

Ordine di Servizio N. 378. — Servizio italo-germanico. . . . » 762

Roma, novembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Ordine di Servizio N. 379. — Modificazioni ai prezzi dei trasporti sulle Ferrovie dello Stato . . . . Pag. 763

Ordine di Servizio N. 380. — Esercizio della linea Fornovo-Borgo S. Donnino. . . . . » 769

Circolare N. 94. — Trasporti a tariffa ridotta in destinazione di case cantoniere . . . . » 774

Circolare N. 95. — Aumento del 6 per mille sui prezzi di trasporto . . . . » 775

Comunicato. . . . . » 776

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata illimitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze. . . . . Pag. 281

R. Decreto *n.* 944 *del* 17 *luglio* 1913, *col quale è approvata la tabella esplicativa indicante le somme che costituiscono il bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1912-1913 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 31 del R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, che approva il testo unico della legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, e 156 del relativo regolamento approvato col R. decreto del 4 maggio 1885, n. 3074;

Viste le leggi: 28 e 31 marzo, 12, 16, 23 e 26 maggio, 9, 13, 16 e 20 giugno 1913, nn. 231, 241, 431, 436, 463, 500, 547, 557, 569, 583, 604 e 605, colle quali vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dello Stato, per l'Amministrazione del Fondo pel culto, per l'Amministrazione del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per l'Amministrazione del Fondo massa del corpo della R. guardia di Finanza, per il R. Comitato talassografico italiano e dell'azienda del Demanio forestale, per l'esercizio finanziario 1912-1913;

Vista la legge in data 15 maggio 1913, n. 459, che approva le variazioni da introdursi alle previsioni stabilite colle leggi predette, per l'assestamento del bilancio dell'esercizio medesimo;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 del 13 novembre 1913.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa tabella esplicativa ripartita in ventuno prospetti, visti, d'ordine Nostro, dal ministro del tesoro, coi quali vengono indicate le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1912-1913 dell'Amministrazione dello Stato e di quelle del Fondo per il culto, del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, delle ferrovie dello Stato, dell'Amministrazione del fondo massa del corpo della R. guardia di finanza, del R. comitato talassografico italiano e dell'Azienda del demanio forestale.

Omissis.

Art. 12.

Le somme che costituiscono il bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1912-1913, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire millesettecentosessantanovemilioni seicentocinquantaquattromila (L. 1.769.654.000), giusta la colonna 6ª del prospetto XII;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire millesettecentosessantanovemilioni seicentocinquantaquattromila (L. 1.769.654.000), giusta la colonna 6ª del prospetto XIII;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1912-1913, sono determinati nella somma di lire centoventunmilioni centododicimila seicento e centesimi diciotto (L. 121.112.600,18), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1911-1912 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XII;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1912-1913, sono determinati nella somma di lire centoventitremilioni settecentonovantamila seicentonovantaquattro e

centesimi otto (lire 123.790.694,08), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1911-1912 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XIII;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1912-1913, sono previste nella somma di lire milleottocentoottantaquattro milioni settecentosessantaseimila seicento e centesimi diciotto (L. 1.884.766.600,18), giusta la colonna 9ª del prospetto XII;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1912-1913, sono previste nella somma di lire milleottocentosessantaseimilioni ottocentoquarantaquattromila seicentonovantaquattro e centesimi otto (L. 1.866.844.694,08), giusta la colonna 9ª del prospetto XIII;

g) la previsione del conto di cassa per l'esercizio 1912-1913 è stabilita secondo il prospetto XIV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di cassa di lire quarantamilioni (L. 40.000.000).

Omissis.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 17 luglio 1913.

VITTORIO EMANUELE

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

TABELLA ESPLICATIVA. Prosp[illegible]

	Competenza per l'esercizio 191[illegible]	
	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
	1	2
RIASSUNTO DELL' ENTRATA		
Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.		
Titolo I. Parte ordinaria.		
§ 1. Prodotti del traffico	546.525.000 —	+15.475.000 —
§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio.	25.285.000 —	+ 900.000 —
§ 3. Entrate eventuali	10.500.000 —	+ 500.000 —
§ 4. Introiti per rimborsi di spesa	50.820.000 —	+ 515.000 —
§ 5. Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.	—	—
Totale titolo I - Parte ordinaria . .	633.130.000 —	+16.360.000 —
Titolo II. Parte straordinaria	177.592.000 —	+ 388.000 —
Totale delle entrate ordinarie e strardinarie.	810.722.000 —	+16.748.000 —
Da riportarsi. . .	810.722.000 —	+16.748.000 —

tto XII. ENTRATA — FERROVIE DELLO STATO

912-913 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1911-912	Totale delle colonne 3 e 4	incassi presunti per l'esercizio finanziario 1912-913	incassi presunti per gli esercizi avvenire
3	4	5	6	7
562.000.000 —	—	562.000.000 —	562.000.000 —	—
26.185.000 —	123.898 57	26.308.898 57	26.308.898 57	—
11.000.000 —	11.620.309 82	22.620.309 82	22.620.309 82	—
50.305.000 —	2.483.032 53	52.788.032 53	52.788.032 53	—
..	1.004.406 47	1.004.406 47	1.004.406 47	..
649.490.000 —	15.231.647 39	664.721.647 39	664.721.647 39	—
177.980.000 —	42.506.231 36	220.486.231 36	220.486.231 36	—
827.470.000 —	57.737.878 75	885.207.878 75	885.207.878 75	—
827.470.000 —	57.737.878 75	885.207.878 75	885.207.878 75	—

TABELLA ESPLICATIVA. Prosp

	Competenza per l'esercizio	
	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
	1	2
Riporto . . .	810.722.000 —	+16.748.000 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. Magazzini ed officine:		
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini . . .	209.172.530 —	—23.572.530 —
§ 2. Officine	143.050.000 —	— 9.963.000 —
Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi.	51.859.800 —	+ 1.351.200 —
Titolo V. Gestione delle case economiche dei ferrovieri	8.700.000 —	— 300.000 —
Titolo VI. Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti	460.385.000 —	+20.115.000 —
§ 2. Operazioni attinenti al personale . . .	11.600.000 —	+ 200.000 —
§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.	8.760.000 —	+ 5.690.000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome. .	893.527.330 —	— 6.479.330 —
Titolo VII. Partite di giro	54.136.000 —	+ 1.000.000 —
Totale generale dell'entrata . .	1.758.385.330 —	+11.268.670 —

1912-913 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1911-912	Totale delle colonne 3 e 4	incassi presunti per l'esercizio finanziario 1912-913	incassi presunti per gli esercizi avvenire
3	4	5	6	7
827.470.000 —	57.737.878 75	885.207.878 75	885.207.878 75	—
185.600.000 —	14.433.135 35	200.033.135 35	200.033.135 35	—
133.087.000 —	—	133.087.000 —	133.087.000 —	—
53.211.000 —	7.237 54	53.218.237 54	53.218.237 54	—
8.400.000 —	10.012.409 89	18.412.409 89	18.412.409 89	6.000.000 —
480.500.000 —	8.609.522 92	489.109.522 92	489.109.522 92	—
11.800.000 —	748.201 14	12.548.201 14	12.548.201 14	—
14.450.000 —	29.564.214 59	44.014.214 59	44.014.214 59	—
887.048.000 —	63.374.721 43	950.422.721 43	950.422.721 43	6.000.000 —
55.136.000 —	—	55.136.000 —	55.136.000 —	—
1.769.654.000 —	121.112.600 18	1.890.766.600 18	1.884.766.600 18	6.000.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

TABELLA ESPLICATIVA. Prospet[to] XI

Capitoli	Competenza per l'esercizio 192[illegible]	
Denominazione	Somme approvate colla legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
RIASSUNTO DELLA SPESA		
Spese d'esrcizio e per aumenti patrimoniali		
Titolo I. — Parte ordinaria:		
Sezione I. — Spese d'esercizio:		
§ 1. — Direzione generale, Servizi centrali e l'Ufficio stralcio (esclusi i servizi dell'esercizio	8.164.000 —	+ 86.000 —
§ 2. — Approvvigionamenti	7.510.000 —	+ 140.000 —
§ 3. — Servizio del movimento	135.850.000 —	+ 1.150.000 —
§ 4. — Servizio commerciale	6.141.000 —	— 76.000 —
§ 5 — Navigazione colle isole	5.127.000 —	+ 303.000 —
§ 6. — Servizio trazione	184.364.000 —	—40.134.000 —
§ 7. — Servizio veicoli.	»	+44.800.000 —
§ 8. — Servizio valori	69.224.000 —	+ 2.436.000 —
§ 9. — Navigazione dello stretto di Messina .	787.000 —	+ 83.000 —
§ 10. — Spese generali dell'amministrazione .	48.249.000 —	+ 4.958.489 —
§ 11. — Servizi secondari	5.252.000 —	+ 208.000 —
Totale sezione I . .	470.668.000 —	+13.954.489 —
Sezione II. Spese complementari.	25.402.000 —	+ 1.788.000 —
Da riportarsi . . .	496.070.000 —	+15.742.489 —

tto XIII. SPESA — FERROVIE DELLO STATO.

1912-913			Pagamenti presunti	
Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1911-912	Totale delle colonne 4 e 5	per l'esercizio finanziario 1912-913	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
8.250.000 —	—	8.250.000 —	8.250.000 —	—
7.650.000 —	—	7.650.000 —	7.650.000 —	—
137.000.000 —	—	137.000.000 —	137.000.000 —	—
6.065.000 —	—	6.065.000 —	6.065.000 —	—
5.430.000 —	—	5.430.000 —	5.430.000 —	—
144.230.000 —	—	114.230.000 —	144.230.000 —	—
44.800.000 —	—	44.800.000 —	44.800.000 —	—
71.660.000 —	—	71.600.000 —	71.600.000 —	—
870.000 —	—	870.000 —	870.000 —	—
53.207.489 —	23.332 91	53.230.821 91	53.230.821 91	—
5.460.000 —	—	5.460.000 —	5.460.000 —	—
484.622.489 —	23.332 91	484.645.821 91	484.645.821 91	—
27.190.000 —	19.326.536 51	46.516.536 51	39.516.536 51	7.000.000 —
11.812.489 —	19.349.869 42	531.162.358 42	524.162.358 42	7.000.000 —

TABELLA ESPLICATIVA. *Segue* Pre...

Capitoli	Competenza per l'esercizio	
Denominazione	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
Riporto . . .	496.070.000 —	+ 15.742.489 —
Sezione III. — Spese accessorie:		
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	95.402.327 41	+ 3.375.185 5[illegible]
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	41.657.672 59	— 2.757.672 5[illegible]
Totale del titolo I - Parte ordinaria . .	633.130.000 —	+16.360.000 —
Titolo II. — Parte straordinaria	177.592.000 —	+ 388.000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie . .	810.722.000 —	+16.748.000 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. — Magazzini ed officine:		
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini. .	209.172.530 —	—23.572.530 —
§ 2. — Officine	143.050.000 —	— 9.963.000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensione e sussidi	51.859.800 —	+ 1.351.200 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	8.700.000 —	— 300.000 —
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti . .	460.385.000 —	+20.115.000
§ 2. — Operazioni attinenti al personale. .	11.600.000 —	+ 200.000
Da riportarsi . . .	884.767.330 —	—12.169.330

[...]etto XIII. SPESA — FERROVIE DELLO STATO.

1910-911 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1911-1912	Totale delle colonne 3 e 4	Incassi presunti per l'esercizio finanziario 1912-913	Incassi presunti per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
511.812.489 —	19.349.869.42	531.162.358 42	524.162.358 42	7.000.000 —
98.777.511 —	24.554.868 86	123.332.379 86	114.732.379 86	8.600.000 —
38.900.000 —	5.542.979 82	44.442.979 82	40.442.979 82	4.000.000 —
649.490.000 —	49.447.718 10	698.937.718 10	679.337.718 10	19.600.000 —
117.980.000 —	37.436.410 54	215.416.410 54	215.416.410 54	—
827.470.000 —	86.884.128 64	914.354.128 64	894.754.128 64	19.600.000 —
185.600.000 —	1.040.052 25	186.640.052 25	186.640.052 25	
133.087.000 —	—	133.087.000 —	133.087.000 —	
53.211.000 —	5.080.805 61	58.291.805 61	57.291.805 61	1.000.000 —
8.400.000 —	10.009.911 46	18.409.911 46	12.409.911 46	6.000.000 —
480.500.000 —	14.473.643 49	494.973.643 49	494.973.643 49	—
11.800.000 —	1.225.889 51	13.025.889 51	13.025.889 51	—
872.598.000 —	31.830.302 32	904.428.302 32	897.428.302 32	7.000.000 —

TABELLA ESPLICATIVA. *Segue* Pres

Capitoli	Competenza per l'esercizio 11-		
Denominazione 1	Somme approvate con la legge dello stato di previsione 2	Variazioni approvate con la legge di assestamento 3	Pr... ri...
Riporto . . .	884.767.330 —	— 12.169.330 —	72.
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	8.760.000 —	+ 5.690.000 —	14.
Totale delle gestioni speciali ed autonome . .	893.527.330 —	— 6.479.330 —	8...
Titolo VII. — Partite di giro	54.136.000 —	+ 1.000.000 —	55.
Totale generale della spesa	1.758.385.330 —	+ 11.268.670 —	...9.

...tto XIII SPESA FERROVIE DELLO STATO.

1911-912	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1911-912	Totole delle colonne 4 e 5	Pagamenti presunti	
Previsione risultante			per l'esercizio finanziario 1912-913	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
872.598.000 —	31.830.302 32	904.428.302 32	897.428.302 32	7.000.000 —
14.450.000 —	247.269 35	897.428.302	14.697.269 35	—
887.048.000 —	32.077.571 67	919.125.571 67	912.125.571 67	7.000.000 —
55.136.000 —	4.828.993 77	59.964.993 77	59.964.993 77	-
1.769.654.000 —	123.790.694 08	1.893.444.694 08	1.866.844.694 08	26.600.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro del Tesoro
TEDESCO.

TABELLA ESPLICATIVA. **Prospet**

Conto di cassa per l'esercizio finanziario

Numero dei capitoli del bilancio	ATTIVO		
	Fondo di cassa alla chiusura dell'esercizio 1910-911.		42.537.414 86
	Crediti fuori bilancio verso diversi al 30 giugno 1911.		24.873.412 15
	Incassi presunti.		
Da 1 a 39	Parte ordinaria	664.721.647.39	
» 40 a 43	Parte straordinaria	220.486.231.36	
» 44 a 53	Magazzini ed officine	333.120.135 35	
» 54 a 59	Gestione del fondo pensioni e sussidi	53.218.237 54	
» 60 a 63	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	12.412.409 89	
» 64 a 86	Operazioni per conto di terzi . .	545.671.938 65	
» 87 a 90	Partite di giro	55.136.000 —	
			1.884.766.600 18
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1913.		39.400.000 —
	Totale generale . . .		1.991.577.427 19

XIV. AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

al 1º luglio 1912 al 30 giugno 1913.

Numero dei capitoli del bilancio	PASSIVO		
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, al 30 giugno 1912.		64.732.733 11
	Pagamenti presunti.		
1 a 61	Parte ordinaria	679.337.718 10	
62 a 70 bis	Parte straordinaria	215.416.410 54	
71 a 77	Magazzini ed officine	319.727.052 25	
78 a 82	Gestione del fondo pensioni e sussidi.	57.291.805 61	
83 a 91	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	12.409.911 46	
92 a 114	Operazioni per conto dei terzi . .	522.696.802 35	
115 a 118	Partite di giro	59.964.993 77	
			1.866.844.694 08
	Fondo di cassa presunto al 30 giugno 1912 . . .		40.000.000 —
	Crediti fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1913		20.000.000 —
	Totale generale . . .		1.991.577.427 19

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Ordine Generale N. 7. (A.).

Aggiunte e modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme, riguardanti la concessione dell'impermeabile gommato con cappuccio ad alcune categorie di personale.

Vendita agli agenti per una volta tanto di impermeabili gommati con cappuccio.

Con l'unità Appendice N. 16 al Regolamento sul vestiario uniforme si dà conoscenza di alcune aggiunte e modificazioni apportate al detto Regolamento circa la concessione accordata ai Capi Stazione Principali, Capi Stazione di 1°, 2°, 3° e 4° grado, Applicati addetti al Movimento, Capi fermata di 1° e di 2° grado, Capi Conduttori, Guidatori dirigenti treni elettrici, Conduttori, Capi frenatori, Guardafreni e Frenatori di prelevare degli impermeabili gommati con cappuccio.

Si interessano gli Agenti delle qualifiche suddette che intendono prelevare l'impermeabile, ad emettere subito le relative richieste A. 82 tenendo presente che detti impermeabili sono di tre taglie e cioè:

1ª taglia,	lunghezza	cm.	125	circonferenza	toracica	cm.	105
2ª »	»	»	130	»	»	»	110
3ª »	»	»	135	»	»	»	115

per cui occorre indicare sulla richiesta A. 82 la taglia che si desidera.

Il prezzo degli impermeabili di cui trattasi, è, per questa prima fornitura di L. 35,00, di cui $^3/_{10}$ a carico dell'Amministrazione, quale contributo, per gli Agenti sopra indicati, fatta eccezione pei Capi Stazione Principali e Capi Stazione di 1° grado ai quali è concesso di prelevare detto impermeabile in luogo del

cappotto di stoffa grigia impermeabile, ma alle stesse condizioni, e cioè: restando a tutto loro carico la relativa spesa.

Con l'occasione si rende noto che, iniziate le somministrazioni dei suddetti impermeabili gommati, saranno concessi in vendita a prezzo di costo, da scomputarsi a rate mensili di L. 3 salvo l'ultima di L. 2, da trattenere sui ruoli paga, a tutti gli Agenti indistintamente che ne facciano richiesta, quelli di detti impermeabili che di mese in mese risultassero eventualmente disponibili, dopo soddisfatte le richieste regolamentari degli Agenti indicati nell'annessa Appendice n. 16.

Le domande per tali acquisti di impermeabili gommati dovranno essere compilate su modelli A.82, sui quali dovrà essere indicata la taglia di cui si desidera l'impermeabile, e dovrà essere apposta la dicitura « *Domanda di acquisto* » per distinguerle dalle richieste regolamentari degli Agenti di cui la suddetta Appendice.

Tali richieste, munite del visto e della firma del Capo dell'Ufficio Superiore (Servizio, Divisione ecc.) dal quale dipendono gli Agenti, dovranno essere inviate al competente Magazzino Vestiario, che vi darà corso nel caso di disponibilità di detti impermeabili, dopo sfogate le richieste regolamentari, e provvederà per la spedizione in servizio al Superiore immediato, degli impermeabili da consegnare ai richiedenti. Questi firmeranno per ricevuta il tagliando della rispettiva richiesta A.82 il quale sarà stato rimesso insieme all'impermeabile dal Magazzino, e che a questo dovrà essere restituito a cura del Superiore.

I Magazzini Vestiario compileranno per tali vendite separati elenchi A.86, che, corredati dei tagliandi n. 2 delle richieste A.82 (sui quali dovranno essere indicati gli estremi di spedizione degli impermeabili), saranno dai Magazzini rimessi all'Ufficio Economato di Torino con la contabilità mensile per gli addebiti agli Uffici competenti.

Ordine di Servizio N. 377. (S. V.).

Istituzione del riparto d'ispezione veicoli di Reggio Calabria e modificazione nelle circoscrizioni dei riparti d'ispezione della Divisione Veicoli di Napoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 338-1912.

Con decorrenza dalla data del presente Bollettino, viene istituito a Reggio Calabria un riparto d'ispezione veicoli ed in conseguenza le circoscrizioni dei riparti d'ispezione Veicoli alla dipendenza della Divisione Veicoli di Napoli vengono stabilite come dal seguente prospetto che modifica quello allegato all'Ordine di Servizio n. 338 del 1912.

Divisione	Riparti	Sede dei Riparti	CIRCOSCRIZIONE
Napoli	1°	Napoli (Divisione)	Napoli - Cassino (e), Sparanise - Gaeta, Napoli-Cervaro (e), Telese-Telese Bagni, Benevento - Termoli (e), Campobasso-Carpinone (e), Benevento-Avellino-Cancello, Avellino-Rocchetta S.A.(e), Cancello-Torre A., Napoli-Napoli Porta Massa, Napoli-Potenza Inf., Sicignano-Lagonegro, Torre A.-Gragnano, Codola-Nocera, Salerno-Mercato S. Severino.
	2°	Bari	Foggia-Gallipoli, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Foggia-Potenza Inf. (e), Rocchetta S. A.-Gioia del Colle, Ofantino-Margherita di Savoia, Cerignola-Cerignola Città, Barletta-Spinazzola, Bari-Taranto, Brindisi-Brindisi Porto, Zollino-Otranto, Brindisi-Metaponto-Potenza Inf. (e .
	3°	Reggio C.	Battipaglia (e)-Reggio C., S. Eufemia-Catanzaro M., Reggio C.-Reggio Porto, Reggio C.-Catanzaro M.-Cotrone-Metaponto (e), Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Ordine di Servizio N. 378. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 364-1913).

Col 1° dicembre 1913 entreranno in vigore i seguenti prezzi da introdursi a pag. 435 della Parte II A della tariffa italo-germanica nella tariffa eccezionale n. 29:

TARIFFA ECCEZIONALE N.

		28	29	
Rummelsburg bei Berlin	Chiasso . . .	—	5.87	4.71
	Pino	—	5.67	4.55
	Peri	—	5.48	4.26
	Pontebba . .	—	5.13	3.86

Col 1° gennaio 1914 nella tariffa eccezionale per i carboni a pag. 507 della citata Parte II A sarà da eliminarsi la stazione di Kehl coi relativi prezzi.

Pag. 84 della Parte I B, nella Nomenclatura della P. V., la voce 1154 va modificata come appresso:

1154 — Frigoriferi (Apparecchi) - vedi Ferro N. 923*a*.

Pag. 119 della stessa Parte I B, rettificare in (6) la indicazione (3) esposta per l'ultima nota in calce, relativa alla voce 2003.

Distribuita agli agenti delle classi 1 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 379. (C.).

Modificazioni ai prezzi dei trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1913).

Si indicano qui appresso alcune modificazioni ed aggiunte da praticarsi al testo e negli allegati dell'Ordine di Servizio N. 171-1913 ed in qualcuna delle pubblicazioni enunciate e pubblicate coll'Ordine di Servizio medesimo, riflettenti specialmente prezzi e percorrenze sulle ferrovie secondarie e sui servizi ippici ed automobilistici.

I. — Testo dell'ordine di servizio.

1. — Al punto 1 (Sostituzione delle scorte dei biglietti e loro prezzi), dopo l'ultimo capoverso (pag. 2) aggiungere quello seguente:

« È fatta eccezione parimenti pei biglietti venduti dalla stazione di Modane, pei quali, in aumento al prezzo dei biglietti, devesi riscuotere la tassa di bollo francese ».

2. — Al punto 3 (Concessioni speciali), dalla terza e quarta riga (pag. 4) cancellare le parole: « Ufficio 11°. (Contabilità Pro- « dotti) di Firenze la fornitura di tanti esemplari dell'appendice », ripetute per errore tipografico, e sostituirle con le seguenti: « iscorta ed appena ricevutili inseriranno in ogni estratto un esemplare dell'appendice ».

3. — Al punto 14 (Servizio cumulativo italiano), dalla prima riga (pag. 8) togliere le parole: « con la ferrovia Roma-Albano L. - Nettuno ».

Come seguito al comma *a*) del punto stesso, aggiungere: « Per « i viaggi dei ragazzi in servizio cumulativo con le ferrovie secon- « darie, ove tale servizio risulti ammesso e non esistano per es- « so biglietti a destinazione fissa, si rilasceranno biglietti a per-

« corso facoltativo del mod. C-I 203-A, formando i prezzi come
« appresso:

« se trattasi di destinazioni per le quali siano indicate
« nell'Allegato N. 5 le quote da riscuotersi pel percorso delle fer-
« rovie secondarie, si applicheranno le quote stesse in aggiunta a
« quelle relative al viaggio sulle ferrovie dello Stato;

« se trattasi di destinazioni per le quali nel suddetto Alle-
« gato non siano indicate quote, si riscuoterà la metà dei prezzi
« complessivi dei corrispondenti biglietti per adulti, con arroton-
« damento ai 5 centesimi superiori. »

II. — Allegati all'Ordine di Servizio.

Allegato N. 1. (Modicazioni da apportarsi al Regolamento pei trasporti militari).

Nel prospetto « Tariffe pei trasporti sulle Ferrovie-Viaggiatori » (pag. 4) alla terza finca, cancellare le basi di tariffa:

0,028625; 0,02061; 0,0143125; 0,229; 0,16488; 0,1145 e sostituirle rispettivamente con le seguenti:

0,029; 0,02088; 0,0145; 0,232; 0,174; 0,116.

Nel susseguente prospetto: « Bagagli, cani da guerra, velocipedi » (pag. 5) pure alla terza finca, cancellare le basi 0,229; 0,00687 e sostituirle con le seguenti: 0,232; 0,00696.

Allegato N. 5. (Servizi cumulativi viaggiatori e bagagli a tariffa ordinaria con Amministrazioni secondarie).

Nell'Elenco delle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato (pag. 1) inserire col N. 29 *bis* l'indicazione della « Ferrovia Bagni di Lucca-Aulla ».

Nei prospetti relativi a ciascuna Amministrazione secondaria ammessa al servizio cumulativo, praticare le seguenti aggiunte e varianti:

A pag. 4 — Prospetto N. 1 — di contro ai nomi delle stazioni di Riva e di Torbole mettere il richiamo (1) e in fondo alla pagina inserire la seguente nota:

(1) I prezzi dei biglietti comprendono anche la tassa di bollo austriaca.

A pag. 14 - Prospetto N. 5 (Ferrovia Roma-Albano-Nettuno) Sostituire questo prospetto con quello qui unito (*Allegato A*).

A pag. 17 - Prospetto N. 7 (Ferrovia Varese-Porto Ceresio). Sostituire questo prospetto e l'altro portante pure il N. 7 (Società di Navigazione sul Lago di Lugano) compreso nella stessa pag. 17, coi prospetti qui annessi (*Allegato B*).

A pag. 18 - Prospetto N. 8 (Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo). Sostituire questo prospetto con quello qui unito (*Allegato C*).

A pag. 31 - Prospetto N. 15 (Ferrovia Suzzara-Ferrara). Correggere in L. 0.70 il prezzo pel trasporto velocipedi dal transito di Suzzara a Sermide.

A pag. 32 - Prospetto N. 16 (Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo). Aggiungere l'unito prospetto (*Allegato D*) indicante le quote relative al trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi interessanti la Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo per il transito di *Iseo*.

A pag. 35 - Prospetto N. 19 (Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie). Sostituire la parte seconda del quadro, contenente i prezzi dal transito di Nardò C., con quella risultante dall'unito *Allegato E*.

A pag. 42 - Prospetto N. 27 (Società di Navigazione sul Lago di Iseo). La prima parte della nota (1) esistente a piè di pagina deve esere modificata come segue:

« Tassa minima: Bagagli: per spedizioni da 1 a 15 Km. L. 0.45; da 15 a 25 Km. L. 0.55; oltre 25 Km. L. 0.75.

Resta invariata la parte riguardante le tasse minime per le spedizioni di cani e di velocipedi e la tassa di trasbordo.

Fra le pagine 43 e 44 inserire il prospetto N. 29 *bis* (Linea Bagni di Lucca-Aulla). qui unito (*Allegato F*) concernente il tra-

TABELLA ESPLICATIVA. *Segue* Pro

Capitoli	Competenza per l'esercizio	
Denominazione 1	Somme approvate con la legge dello stato di previsione 2	Variazioni approvate con la legge di assestamento 3
Riporto . . .	884.767.330 —	— 12.169.330 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	8.760.000 —	+ 5.690.000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome . .	893.527.330 —	— 6.479.330 —
Titolo VII. — Partite di giro	54.136.000 —	+ 1.000.000 —
Totale generale della spesa	1.758.385.330 —	+ 11.268.670 —

etto XIII SPESA FERROVIE DELLO STATO.

1911-912 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1911-912	Totole delle colonne 4 e 5	Pagamenti presunti per l'esercizio finanziario 1912-913	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
872.598.000 —	31.830.302 32	904.428.302 32	897.428.302 32	7.000.000 —
14.450.000 —	247.269 35	897 .428.302	14.697.269 35	—
887.048.000 —	32.077.571 67	919.125.571 67	912.125.571 67	7.000.000 —
55.136.000 —	4.828.993 77	59.964.993 77	59.964.993 77	—
1.769.654.000 —	123.790.694 08	1.893.444.694 08	1.866.844.694 08	26.600.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro del Tesoro
TEDESCO.

TABELLA ESPLICATIVA. Prospet[illegible]

Conto di cassa per l'esercizio finanziario

Numero dei capitoli del bilancio	ATTIVO		
	Fondo di cassa alla chiusura dell'esercizio 1910-911.		42.537.414 86
	Crediti fuori bilancio verso diversi al 30 giugno 1911.		24.873.412 15
	Incassi presunti.		
Da 1 a 39	Parte ordinaria	664.721.647.39	
» 40 a 43	Parte straordinaria.	220.486.231.36	
» 44 a 53	Magazzini ed officine	333.120.135 35	
» 54 a 59	Gestione del fondo pensioni e sussidi	53.218.237 54	
» 60 a 63	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	12.412.409 89	
» 64 a 86	Operazioni per conto di terzi . .	545.671.938 65	
» 87 a 90	Partite di giro	55.136.000 —	
			1.884.766.600 18
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1913.		39.400.000 —
	Totale generale . . .		1.991.577.427 19

XIV. AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

al 1º luglio 1912 al 30 giugno 1913.

Numero dei capitoli del bilancio	PASSIVO		
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, al 30 giugno 1912.		64.732.733 11
	Pagamenti presunti.		
1 a 61	Parte ordinaria	679.337.718 10	
62 a 70 bis	Parte straordinaria	215.416.410 54	
71 a 77	Magazzini ed officine	319.727.052 25	
78 a 82	Gestione del fondo pensioni e sussidi.	57.291.805 61	
83 a 91	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	12.409.911 46	
92 a 114	Operazioni per conto dei terzi . .	522.696.802 35	
115 a 118	Partite di giro	59.964.993 77	
			1.866.844.694 08
	Fondo di cassa presunto al 30 giugno 1912 . . .		40.000.000 —
	Crediti fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1913		20.000.000 —
	Totale generale . . .		1.991.577.427 19

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Ordine Generale N. 7. (A.).

Aggiunte e modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme, riguardanti la concessione dell'impermeabile gommato con cappuccio ad alcune categorie di personale.

Vendita agli agenti per una volta tanto di impermeabili gommati con cappuccio.

Con l'unità Appendice N. 16 al Regolamento sul vestiario uniforme si dà conoscenza di alcune aggiunte e modificazioni apportate al detto Regolamento circa la concessione accordata ai Capi Stazione Principali, Capi Stazione di 1°, 2°, 3° e 4° grado, Applicati addetti al Movimento, Capi fermata di 1° e di 2° grado, Capi Conduttori, Guidatori dirigenti treni elettrici, Conduttori, Capi frenatori, Guardafreni e Frenatori di prelevare degli impermeabili gommati con cappuccio.

Si interessano gli Agenti delle qualifiche suddette che intendono prelevare l'impermeabile, ad emettere subito le relative richieste A. 82 tenendo presente che detti impermeabili sono di tre taglie e cioè:

1ª taglia,	lunghezza	cm.	125	circonferenza toracica	cm.	105
2ª »	»	»	130	» »	»	110
3ª »	»	»	135	» »	»	115

per cui occorre indicare sulla richiesta A. 82 la taglia che si desidera.

Il prezzo degli impermeabili di cui trattasi, è, per questa prima fornitura di L. 35,00, di cui $^{3}/_{10}$ a carico dell'Amministrazione, quale contributo, per gli Agenti sopra indicati, fatta eccezione pei Capi Stazione Principali e Capi Stazione di 1° grado ai quali è concesso di prelevare detto impermeabile in luogo del

---

cappotto di stoffa grigia impermeabile, ma alle stesse condizioni, e cioè: restando a tutto loro carico la relativa spesa.

Con l'occasione si rende noto che, iniziate le somministrazioni dei suddetti impermeabili gommati, saranno concessi in vendita a prezzo di costo, da scomputarsi a rate mensili di L. 3 salvo l'ultima di L. 2, da trattenere sui ruoli paga, a tutti gli Agenti indistintamente che ne facciano richiesta, quelli di detti impermeabili che di mese in mese risultassero eventualmente disponibili, dopo soddisfatte le richieste regolamentari degli Agenti indicati nell'annessa Appendice n. 16.

Le domande per tali acquisti di impermeabili gommati dovranno essere compilate su modelli A.82, sui quali dovrà essere indicata la taglia di cui si desidera l'impermeabile, e dovrà essere apposta la dicitura « *Domanda di acquisto* » per distinguerle dalle richieste regolamentari degli Agenti di cui la suddetta Appendice.

Tali richieste, munite del visto e della firma del Capo dell'Ufficio Superiore (Servizio, Divisione ecc.) dal quale dipendono gli Agenti, dovranno essere inviate al competente Magazzino Vestiario, che vi darà corso nel caso di disponibilità di detti impermeabili, dopo sfogate le richieste regolamentari, e provvederà per la spedizione in servizio al Superiore immediato, degli impermeabili da consegnare ai richiedenti. Questi firmeranno per ricevuta il tagliando della rispettiva richiesta A.82 il quale sarà stato rimesso insieme all'impermeabile dal Magazzino, e che a questo dovrà essere restituito a cura del Superiore.

I Magazzini Vestiario compileranno per tali vendite separati elenchi A.86, che, corredati dei tagliandi n. 2 delle richieste A.82 (sui quali dovranno essere indicati gli estremi di spedizione degli impermeabili), saranno dai Magazzini rimessi all'Ufficio Economato di Torino con la contabilità mensile per gli addebiti agli Uffici competenti.

Ordine di Servizio N. 377. (S. V.).

Istituzione del riparto d'ispezione veicoli di Reggio Calabria e modificazione nelle circoscrizioni dei riparti d'ispezione della Divisione Veicoli di Napoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 338-1912.)

Con decorrenza dalla data del presente Bollettino, viene istituito a Reggio Calabria un riparto d'ispezione veicoli ed in conseguenza le circoscrizioni dei riparti d'ispezione Veicoli alla dipendenza della Divisione Veicoli di Napoli vengono stabilite come dal seguente prospetto che modifica quello allegato all'Ordine di Servizio n. 338 del 1912.

Divisione	Riparti	Sede dei Riparti	CIRCOSCRIZIONE
Napoli	1°	Napoli (Divisione)	Napoli - Cassino (e), Sparanise - Gaeta, Napoli-Cervaro (e), Telese-Telese Bagni, Benevento - Termoli (e), Campobasso-Carpinone (e), Benevento-Avellino-Cancello, Avellino-Rocchetta S.A.(e), Cancello-Torre A., Napoli-Napoli Porta Massa, Napoli-Potenza Inf., Sicignano-Lagonegro, Torre A.-Gragnano, Codola-Nocera, Salerno-Mercato S. Severino.
	2°	Bari	Foggia-Gallipoli, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Foggia-Potenza Inf. (e), Rocchetta S. A.-Gioia del Colle, Ofantino-Margherita di Savoia, Cerignola-Cerignola Città, Barletta-Spinazzola, Bari-Taranto, Brindisi-Brindisi Porto, Zollino-Otranto, Brindisi-Metaponto-Potenza Inf. (e).
	3°	Reggio C.	Battipaglia (e)-Reggio C., S. Eufemia-Catanzaro M., Reggio C.-Reggio Porto, Reggio C.-Catanzaro M.-Cotrone-Metaponto (e), Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Ordine di Servizio N. 378. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 364-1913).

Col 1° dicembre 1913 entreranno in vigore i seguenti prezzi da introdursi a pag. 435 della Parte II A della tariffa italo-germanica nella tariffa eccezionale n. 29:

TARIFFA ECCEZIONALE N.

		28	29	
Rümmelsburg bei Berlin	Chiasso . . .	—	5.87	4.71
	Pino	—	5.67	4.55
	Peri	—	5.48	4.26
	Pontebba . .	—	5.13	3.86

Col 1° gennaio 1914 nella tariffa eccezionale per i carboni a pag. 507 della citata Parte II A sarà da eliminarsi la stazione di Kehl coi relativi prezzi.

Pag. 84 della Parte I B, nella Nomenclatura della P. V., la voce 1154 va modificata come appresso:

1154 — Frigoriferi (Apparecchi) - vedi Ferro N. 923*a*.

Pag. 119 della stessa Parte I B, rettificare in (6) la indicazione (3) esposta per l'ultima nota in calce, relativa alla voce 2003.

Distribuita agli agenti delle classi 1 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 379. (C.).

Modificazioni ai prezzi dei trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1913).

Si indicano qui appresso alcune modificazioni ed aggiunte da praticarsi al testo e negli allegati dell'Ordine di Servizio N. 171-1913 ed in qualcuna delle pubblicazioni enunciate e pubblicate col-l'Ordine di Servizio medesimo, riflettenti specialmente prezzi e percorrenze sulle ferrovie secondarie e sui servizi ippici ed automobilistici.

I. — Testo dell'ordine di servizio.

1. — Al punto 1 (Sostituzione delle scorte dei biglietti e loro prezzi), dopo l'ultimo capoverso (pag. 2) aggiungere quello seguente:

« È fatta eccezione parimenti pei biglietti venduti dalla stazione di Modane, pei quali, in aumento al prezzo dei biglietti, devesi riscuotere la tassa di bollo francese ».

2. — Al punto 3 (Concessioni speciali), dalla terza e quarta riga (pag. 4) cancellare le parole: « Ufficio 11°. (Contabilità Pro- « dotti) di Firenze la fornitura di tanti esemplari dell'appendice », ripetute per errore tipografico, e sostituirle con le seguenti: « iscorta ed appena ricevutili inseriranno in ogni estratto un esemplare dell'appendice ».

3. — Al punto 14 (Servizio cumulativo italiano), dalla prima riga (pag. 8) togliere le parole: « con la ferrovia Roma-Albano L. - Nettuno ».

Come seguito al comma *a*) del punto stesso, aggiungere: « Per « i viaggi dei ragazzi in servizio cumulativo con le ferrovie secon- « darie, ove tale servizio risulti ammesso e non esistano per es- « so biglietti a destinazione fissa, si rilasceranno biglietti a per-

« corso facoltativo del mod. C-I 203-A, formando i prezzi come
« appresso:

« se trattasi di destinazioni per le quali siano indicate
« nell'Allegato N. 5 le quote da riscuotersi pel percorso delle fer-
« rovie secondarie, si applicheranno le quote stesse in aggiunta a
« quelle relative al viaggio sulle ferrovie dello Stato;

« se trattasi di destinazioni per le quali nel suddetto Alle-
« gato non siano indicate quote, si riscuoterà la metà dei prezzi
« complessivi dei corrispondenti biglietti per adulti, con arroton-
« damento ai 5 centesimi superiori. »

II. — Allegati all'Ordine di Servizio.

Allegato N. 1. (Modicazioni da apportarsi al Regolamento pei trasporti militari).

Nel prospetto « Tariffe pei trasporti sulle Ferrovie-Viaggiatori » (pag. 4) alla terza finca, cancellare le basi di tariffa:

0,028625; 0,02061; 0,0143125; 0,229; 0,16488; 0,1145 e sostituirle rispettivamente con le seguenti:

0,029; 0,02088; 0,0145; 0,232; 0,174; 0.116.

Nel susseguente prospetto: « Bagagli, cani da guerra, velocipedi » (pag. 5) pure alla terza finca, cancellare le basi 0,229: 0,00687 e sostituirle con le seguenti: 0,232; 0,00696.

Allegato N. 5. (Servizi cumulativi viaggiatori e bagagli a tariffa ordinaria con Amministrazioni secondarie).

Nell'Elenco delle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato (pag. 1) inserire col N. 29 *bis* l'indicazione della « Ferrovia Bagni di Lucca-Aulla ».

Nei prospetti relativi a ciascuna Amministrazione secondaria ammessa al servizio cumulativo, praticare le seguenti aggiunte e varianti:

A pag. 4 — Prospetto N. 1 — di contro ai nomi delle stazioni di Riva e di Torbole mettere il richiamo (1) e in fondo alla pagina inserire la seguente nota:

(1) I prezzi dei biglietti comprendono anche la tassa di bollo austriaca.

A pag. 14 - Prospetto N. 5 (Ferrovia Roma-Albano-Nettuno) Sostituire questo prospetto con quello qui unito (*Allegato A*).

A pag. 17 - Prospetto N. 7 (Ferrovia Varese-Porto Ceresio). Sostituire questo prospetto e l'altro portante pure il N. 7 (Società di Navigazione sul Lago di Lugano) compreso nella stessa pag. 17, coi prospetti qui annessi (*Allegato B*).

A pag. 18 - Prospetto N. 8 (Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo). Sostituire questo prospetto con quello qui unito (*Allegato C*).

A pag. 31 - Prospetto N. 15 (Ferrovia Suzzara-Ferrara). Correggere in L. 0.70 il prezzo pel trasporto velocipedi dal transito di Suzzara a Sermide.

A pag. 32 - Prospetto N. 16 (Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo). Aggiungere l'unito prospetto (*Allegato D*) indicante le quote relative al trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi interessanti la Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo per il transito di *Iseo*.

A pag. 35 - Prospetto N. 19 (Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie). Sostituire la parte seconda del quadro, contenente i prezzi dal transito di Nardò C., con quella risultante dall'unito *Allegato E*.

A pag. 42 - Prospetto N. 27 (Società di Navigazione sul Lago di Iseo). La prima parte della nota (1) esistente a piè di pagina deve esere modificata come segue:

« Tassa minima: Bagagli: per spedizioni da 1 a 15 Km. L. 0.45; da 15 a 25 Km. L. 0.55; oltre 25 Km. L. 0.75.

Resta invariata la parte riguardante le tasse minime per le spedizioni di cani e di velocipedi e la tassa di trasbordo.

Fra le pagine 43 e 44 inserire il prospetto N. 29 *bis* (Linea Bagni di Lucca-Aulla). qui unito (*Allegato F*) concernente il tra-

sporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi in servizio cumulativo coi tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone. Come risulta dall'Allegato stesso tale servizio cumulativo è ammesso da tutte le stazioni della Rete dello Stato per tutte le stazioni dei due tronchi, e viceversa.

A pag. 44 - Prospetto N. 30 (Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore). Sostituire le tre righe sovrastanti al quadro dei prezzi con la annotazione seguente:

« Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è ammesso da e per tutte le stazioni della Rete dello Stato ».

A pag. 53, 54, 55, 56, 57. - I prospetti N. 37, 38, 39 ,40, 41 relativi ai vari servizi ippici ed automobilistici di corrispondenza, sono da sostituirsi con quelli qui uniti (*Allegati G, H, I, L, M*).

III. — Pubblicazioni distribuite a parte.

Prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori secondo le varie tariffe (*edizione luglio* 1913).

Nella parte « Avvertenze » sostituire l'ultimo capoverso con quelli riportati nell'unito « Allegato N. ».

A pag. 6, Km. 46, Tariffa generale treni omnibus, 2ª classe, correggere il prezzo da L. 3.95 in L. 3.90.

A pag. 7 correggere i seguenti prezzi a tariffa differenziale *C*:

1ª classe (colonna 13):

al Km. 1 indicare 0.10 invece di 0.15
al Km. 3 indicare 0.25 invece di 0.30

2ª classe (colonna 14):

Al	Km.	1	indicare	0.10	invece	di	0.15
»	»	2	»	0.15	»	»	0.20
»	»	3	»	0.20	»	»	0.25
»	»	4	»	0.25	»	»	0.30
»	»	5	»	0.30	»	»	0.35
»	»	6	»	0.35	»	»	0.40

Correggere altresì i seguenti prezzi a tariffa militare:

al Km.	248	colonna 20	indicare	5.85	invece di	5.55
»	453	» 20	»	10.65	» »	16.65
»	458	» 20	»	10.75	» »	17.75
»	749	» 19	»	24.45	» »	25.45
»	750	» 19	»	24.50	» »	25.50

Prontuario dei prezzi fatti per il trasporto dei viaggiatori, ***delle*** *differenze pei passaggi in classe superiore ecc.* (*edizione* **1° *luglio*** **1913**) *ad uso dei controllori.*

Alla parte IV (differenze pei passaggi in classe superiore a tariffa differenziale C) a pag. 53, correggere i prezzi come segue:

	Dalla 2ª alla 1ª classe	Dalla 3ª alla 2ª classe
Km. 1	—	0.05 invece di 0.10
Km. 2	0.05 invece di —	0.05 » » 0.10
Km. 3	0.05 mantenuto 0.05	0.05 » » 0.10
Km. 4	0.10 invece di 0.05	0.10 » » 0.15
Km. 5	0.15 » » 0.10	0.10 » » 0.15
Km. 6	0.15 » » 0.10	0.10 » » 0.15

Alla parte VI (Tariffa Catania-Siracusa---Licata e Valsavoia-Caltagirone) a pagina 69 correggere come segue i prezzi della 3ª classe:

Km. 1	0.05	Km. 10	0.30
Km. 2	0.10	Km. 11	0.30
Km. 3	0.10	Km. 12	0.35
Km. 4	0.15	Km. 13	0.35
Km. 5	0.15	Km. 14	0.40
Km. 6	0.20	Km. 15	0.45
Km. 7	0.20	Km. 16	0.45
Km. 8	0.25	Km. 17	0.50
Km. 9	0.25		

Prontuario dei servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (*edizione 1° luglio* 1913).

1. Al testo della nota (1) esistente a piè della pagina 4 aggiungere quanto segue:

« È fatta pure eccezione pei viaggi sulla Ferrovia Reggio Emi-
« lia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio E. (esercitata
« dal Consorzio delle Cooperative di lavoro per la Ferrovia Reggio
« Emilia-Ciano), pei quali valgono le disposizioni risultanti dalle
« *Avvertenze* dell'Allegato A, di contro alla linea suddetta ».

2. A pag. 5 dopo il paragrafo 7 aggiungere il paragrafo 8 riportato nell'unito *Allegato O.*

3. Nella parte *Avvertenze* dell'Allegato A al detto prontuario praticare le seguenti modificazioni ed aggiunte:

a) Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo
(linea Varese-Porto Ceresio)

di contro alla tassa minima bagagli di L. 0,50 (pag. 7) depennare le parole: « *per la concessione speciale B e* », dovendo la detta tassa minima valere soltanto « pei trasporti militari esenti da tassa di bollo »;

sotto alla detta tassa minima di L. 0,50 aggiungere: «L. 0.60 per la concessione speciale B ».

b) Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.
(linea Roma-Ronciglione-Viterbo)

correggere la tassa minima bagagli per le concessioni speciali A e IX da L. 0.55 in L. 0.65;

di contro alla tassa minima di L. 0.50 depennare le parole « *per la concessione speciale B e* », dovendo la detta tassa minima valere soltanto « pei trasporti militari esenti da tassa di bollo »;

sotto alla detta tassa minima di L. 0.50 aggiungere: « L. 0.60 per la concessione speciale B ».

c) Società per la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana (linea Bergamo-S. Giovanni Bianco).

In fondo alla pag. 9, aggiungere la seguente annotazione: « *Ragazzi* - Non è ammesso il servizio cumulativo per il traspirto dei ragazzi ».

d) Consorzio delle Cooperative di lavoro per la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano (linea Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio E.).

A pag. 11 - aggiungere: *Viaggiatori - Prezzi minimi* - Il prezzo minimo di ogni biglietto individuale o collettivo è di: L. 0.50 per viaggi in base alla concessione speciale B; L. 0.55 per viaggi in base alle altre concessioni speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 380. (M. e L.).

Esercizio della linea Fornovo-Borgo S. Donnino.

La linea Fornovo-Borgo S. Donnino, che sarà esercitata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a sensi della legge n. 638 del 27 giugno 1912, è costituita come segue:

1. — Descrizione della linea. - La nuova linea, per ora a semplice binario, si dirama dalla linea Parma-Spezia al Km. 22 + 662, ossia a metri 288 dall'asse del F. V. della stazione di Fornovo, lato Parma, e raggiunge la stazione di Borgo S. Donnino, nella quale entra con binario indipendente, misurando fra gli assi dei F. V. delle due stazioni Km. 24 + 613,90, parte in rettilinei e parte in curve di raggio vario col minimo di metri 450 e con la pendenza massima dell'8,99 per mille.

Lungo la linea esistono varie opere d'arte in muratura e metalliche. Da notarsi, fra le prime: il ponte sul fiume Taro di

23 luci di m. 22, il cavalcavia per la strada del Cervo di 2 luci di m. 5 ed 1 di m. 12, il ponte attiguo sul torrente Recchia di luce retta di m. 12, il ponte sul torrente Parola a 3 luci (2 di m. 3 ed una di m. 15), il cavalcavia obliquo per la via Emilia — in cemento armato — di luce retta di m. 11, il ponte obliquo sul torrente Rovacchio di luce retta di m. 9.40 prolungato; fra le seconde: il ponte in ferro sul torrente Dondone a 3 luci di m. 10 ed il ponte sul torrente Campagnaro in ferro di luce di m. 15.

Vi sono inoltre 13 case cantoniere doppie e 13 semplici, e 17 passaggi a livello, tutti muniti di chiusura.

La nuova linea comprende, oltre le stazioni estreme di Fornovo, comune con la linea Parma-Spezia, e di Borgo S. Donnino, comune con la linea Bologna-Piacenza, quattro stazioni che, movendo da Fornovo, si succedono nell'ordine seguente: Fellegara, Medesano, Noceto, Borghetto.

2. — Descrizione delle stazioni. - *Fornovo*, stazione di origine della nuova linea, comune alla linea Parma-Spezia, con F. V. a destra rispetto alla nuova linea suddetta.

È protetta verso Borgo S. Donnino da un semaforo ad un'ala di 2ª categoria, situato a sinistra dei treni in arrivo ed a m. 1020 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

In dipendenza dell'innesto della nuova linea, il segnalamento della stazione di Fornovo, lato Spezia, viene sistemato come segue: il disco di 2ª categoria attualmente esistente viene sostituito con un semaforo a 2 ali di 1ª categoria a m. 110 dalla punta del deviatoio estremo e preceduto a m. 810 da un semaforo di avviso ad un'ala, entrambi a sinistra dei treni cui comandano. L'ala superiore del semaforo a 2 ali comanda agli ingressi in 4ª linea dei treni diretti a Borgo S. Donnino, l'inferiore agli ingressi in 1ª, 2ª e 3ª linea dei treni diretti a Parma. Il semaforo suddetto effettua anche la protezione del P. L. al Km. 23 + 228,60 e conseguentemente viene tolto d'opera il dischetto piccolo modello al Km. 24 + 028,60. Rimane invece inalterato il segnalamento di protezione verso Parma.

Fellegara, stazione con:

— F. V. al Km. 4 + 280, a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 4 + 033 e Km. 4 + 553, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 400; a m. 600 dal deviatoio estremo verso Fornovo trovasi il deviatoio di allacciamento alla cava omonima incontrato di punta dai treni dispari. I predetti tre deviatoi sono assicurati con serratura di sicurezza, in guisa che non si possa disporre a via libera un semaforo se i tre deviatoi stessi non sono girati pel binario diretto di corsa;

— scalo merci P. V. con magazzino e piano caricatore di testa;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria ad un'ala situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 600 quello verso Fornovo e di m. 800 quello verso Borgo S. Donnino;

— ufficio telegrafico con la chiamata L L.

Medesano, stazione con:

— F. V. al Km. 7 + 681,10 a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 7 + 311 e Km. 7 + 971, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 560;

— scalo merci P. V. con magazzino e piano caricatore di testa, bilancia a ponte da tonn. 30 e sagoma limite;

— segnale di protezione: due semafori di 2ª categoria ad un'ala situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 700 quello verso Fornovo e di m. 600 quello verso Borgo S. Donnino;

— ufficio telegrafico, con la chiamata M. N.

Noceto, stazione con:

— F. V. al Km. 15 + 130 a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 14 + 800 e Km. 15 + 460, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 560; i detti deviatoi sono muniti di serratura di sicurezza, in guisa che non si possa mettere a via libera un semaforo se entrambi i deviatoi non sono disposti pel binario diretto di corsa;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di testa, bilancia a ponte da tonnellate 30 e sagoma limite;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria ad un'ala situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 600 quello verso Fornovo e di m. 700 quello verso Borgo S. Donnino;

— ufficio telegrafico, con la chiamata N. C.

Borghetto, stazione con:

— F. V. al Km. 19 + 050 a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 18 + 850 e Km. 19 + 350, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 400;

— scalo merci P. V. con magazzino e piano caricatore di testa;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria ad una ala situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 700 quello verso Fornovo e di m. 600 quello verso Borgo S. Donnino;

— ufficio telegrafico, con la chiamata B. R.

Borgo S. Donnino, stazione terminale della nuova linea, comune alla linea Bologna-Piacenza, con F. V. al Km. 24 + 613,90 ed a sinistra della nuova linea.

È protetta verso Fornovo da un semaforo di 2ª categoria ad un'ala, situato alla sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 820 dal passaggio a livello sulla strada provinciale di Soragna al Km. 23 + 865,13, corrispondente a m. 765 dalla punta del deviatoio di allacciamento della linea di Fornovo col binario dei pari della linea Bologna-Milano.

In dipendenza dell'innesto della nuova linea anche gli altri segnali di protezione e di partenza della stazione di Borgo S. Donnino vengono trasformati e spostati come segue: il disco di 2ª categoria di protezione verso Bologna viene allontanato di m. 180 dalla stazione; il semaforo di partenza verso Bologna viene trasformato in semaforo a 2 ali che comandano: la superiore alle partenze verso Bologna, l'altra alle partenze verso Fornovo. Esso è preceduto a m. 668 dal relativo segnale d'avviso. Il disco di prote-

zione verso Milano viene allontanato dalla stazione di m. 680. Il disco di protezione verso Cremona viene allontanato dalla stazione di m. 343, rimanendo alla destra dei treni cui domanda.

Viene inoltre impiantato a m. 185 dall'asse del F. V. verso Milano, un semaforo a due ordini di ali: la superiore per comandare alle partenze verso Milano, l'inferiore per comandare alle partenze verso Cremona. Anche tale semaforo è preceduto a metri 908 dal relativo segnale d'avviso.

3. — Circuito telegrafico. - Le stazioni di Fornovo e di Borgo S. Donnino sono fra loro direttamente collegate da filo telegrafico incluso nel circuito N. 5056. Le altre stazioni sono collegate fra di loro e con le suddette estreme col circuito N. 5057.

4. — Giurisdizione. - La nuova linea viene compresa nel Compartimento di Firenze, salvo per quanto riguarda i Lavori, per la qual parte è assegnata al Compartimento di Bologna, e viene aggregata:

— per il Servizio Movimento, al 6° Riparto di Movimento (Spezia) della Divisione di Firenze, al 2° Riparto Telegrafico di Pisa ed al Circolo di Ripartizione di Pisa;

— per il Servizio Lavori, alla Sezione Lavori di Parma dipendente dalla Divisione di Bologna;

— per il Servizio Trazione, al 4° Riparto di Trazione (Spezia) della Divisione di Firenze;

— per il Servizio Veicoli, al Riparto d'Ispezione veicoli di Pisa;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Firenze.

La nuova linea dovrà essere compresa nella zona d'azione della Squadra di disinfezione di Piacenza (allegato D. alle « Norme di applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc. »).

Le forniture di magazzino verranno fatte come segue: la somministrazione di materiali e materie in genere sarà fatta dal Magazzino Approvvigionamenti di Bologna, quella di stampati e di cancelleria dal Magazzino stampati di Torino, quella di vestiario-uniforme per il personale e degli oggetti d'inventario dal Magazzino Approvvigionamenti di Firenze.

5. — DISPOSIZIONI TRANSITORIE. - *I treni direttissimi* 15 *e* 16 *transiteranno, per ragioni di servizio, sulla linea Fornovo-Borgo S. Donnino. Il transito sarà iniziato il giorno* 25 *novembre* 1913, *col treno* 16 *in partenza da Roma il giorno* 24.

Le stazioni intermedie di Fellegara, Medesano, Noceto e Borghetto non faranno alcun servizio pubblico.

Le stazioni di Fellegara e Noceto faranno servizio di movimento per treni acqua, treni materiali e riserva di locomotive.

Le stazioni di Medesano e di Borghetto saranno escluse dal movimento e dal telegrafo, i relativi segnali di protezione non funzioneranno ed i deviatoi saranno inchiodati ed in consegna al personale del Servizio Lavori;

la circolazione dei treni materiali è vietata dalle ore 18 *sino al successivo mattino, dopo il passaggio effettivo del treno* 16 *e dopo l'avviso da Borgo S. Donnino che il treno stesso è fuori del tronco;*

velocità massima provvisoria: 40 *Km. all'ora.*

Nulla è mutato per quanto riguarda la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli coi suddetti treni direttissimi, restando inteso che i possessori di biglietti d'abbonamento, sia ordinari che speciali, comprendenti il tratto Fornovo-Parma-Borgo S. Donnino, potranno viaggiare anche coi treni stessi.

Con altra pubblicazione verrà indicato il giorno in cui sulla linea Fornovo- Borgo S. Donnino si attiverà il completo servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *al personale delle gestioni e per quanto riguarda i Compartimenti di Firenze e Bologna anche agli agenti delle classi* 26, 27, 29, 30, 44 e 46.

Circolare N. 94. (C.).

Trasporti a tariffa ridotta in destinazione di case cantoniere.

Allo scopo di evitare erronee interpretazioni od eventuali dubbi circa l'ammissione del servizio viaggiatori a tariffa ridotta in base alle Concessioni speciali od al Regolamento pei trasporti militari

da e per le case cantoniere, si rammenta che mentre i viaggi a tariffa ridotta *non* sono ammessi in *partenza* dalle Case Cantoniere essi possono invece effettuarsi senza eccezioni, quando sono, in *destinazione* delle medesime.

Per la tassazione di questi viaggi le relative distanze dovranno, come è noto, essere formate aggiungendo alla distanza dalla stazione di partenza a quella più vicina alla casa cantoniera (tenuto conto della direzione del viaggio), risultante dal *Prontuario delle distanze manoscritte* di ogni stazione, quella intercedente tra la detta stazione più vicina e la casa cantoniera, indicata nella relativa tabella del prontuario, edizione 1° luglio 1908, e successive appendici.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 95 (C.).

Aumento del 6 per mille sui prezzi di trasporto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1913 e Circolare N. 58-1913).

Si è avuto occasione di rilevare che, contrariamente alle disposizioni contenute nel Capo VI dell'Ordine di Servizio N. 171-1913, e nonostante i chiarimenti dati con la Circolare N. 58-1913, alcune stazioni riscuotono l'aumento del 6 per mille anche per i trasporti di merci in servizio cumulativo (italiano ed internazionale), mentre questi trasporti ne sono esenti.

Ad evitare, pertanto, indebite esazioni, si richiama l'attenzione delle stazioni sulle disposizioni anzidette, avvertendo, ad ogni buon fine, che, per i menzionati trasporti in servizio cumulativo l'aumento del 6 per mille non deve essere riscosso nemmeno per le tasse relative ai percorsi sulle Ferrovie dello Stato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

COMUNICATO

Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio d'Amministrazione ha approvato nella somma di L. 5.564.463 l'importo delle gratificazioni (dividendo) da ripartirsi fra il personale in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale nell'esercizio 1912-13 (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310).

S. E. il Ministro dei LL. PP. con suo decreto del 31 ottobre u. s. ha disposto che anche per l'esercizio 1912-13, il dividendo sia, in via transitoria, ripartito, come nel decorso esercizio, in proporzione dell'ammontare dello stipendio o della paga aumentato del soprassoldo di legge, tenuto conto dei punti di merito a ciascuno assegnati e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio di Amministrazione.

Il Consiglio d'Amministrazione ha, a sua volta, deliberato che le gratificazioni siano, come nel decorso esercizio, distribuite fra gli agenti che hanno conseguito non meno di 76 punti di merito e che siano graduate in modo da assegnare una quota a chi ha riportato 76 punti, aumentando in proporzione dei punti, fino ad assegnare tre quote a chi ha riportato il massimo di 120 punti.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 379-1913.*

5. — Linea Roma-Albano-Nettuno.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Cecchina alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Acquasanta	29	0.55	0.55	0.55	0.55	0.70	0.85	0.95	1.10	1.25	1.35	13.456	0.6738	0.55
Capannelle	21	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	11.136	0.5568	0.55
Marino	12	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	5.568	0.2784	0.55
Castel Gandolfo . . .	8	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	3.712	0.1856	0.55
Albano Laziale . . .	6	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	2.784	0.1392	0.55
Carroceto	13	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.65	6.032	0.3016	0.55
Anzio	30	0.55	0.55	0.55	0.60	0.70	0.85	1.00	1.15	1.30	1.40	13.920	0.6960	0.55
Nettuno	33	0.55	0.55	0.55	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.312	0.7656	0.55

(1) **Tassa minima**: Bagagli, per spedizione L. 0.55 - Cani, per spedizione L. 0.40 - Velocipedi, per macchina L. 0.55.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 579-1913.*

7. — Ferrovia Varese-Porto Ceresio.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Varese alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Induno Olona . . .	4	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	6. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	1. 856	0. 40	0. 65
Arcisate Brenno . .	7	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	3. 248	0. 40	0. 65
Bisuschio Viggiù . .	10	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	4. 640	0. 40	0. 65
Porto Ceresio . . .	15	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 70	6. 960	0. 40	0. 65

7. — Società di Navigazione sul Lago di Lugano.

(in transito della linea Varese-Porto Ceresio)

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Varese alle seguenti stazioni o viceversa	Ripartizione	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 chilogrammi Prezzo per tonnellata (2)
			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Lugano	Varese-P.C.		0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 65	0. 70	6. 960
	Lago Lug.		0. 55	0. 55	0. 55	0. 55	0. 55	0. 65	0. 75	0. 85	0. 95	1. 05	10. 30
	Totale		1. 20	1. 20	1. 20	1. 20	1. 20	1. 30	1. 40	1. 50	1. 60	1. 75	17. 260

(1) Tassa minima per spedizione: bagagli L. 0.65; cani L. 0.40; velocipedi L. 0.65.
(2) Tassa minima per spedizione: Varese-P. Ceresio L. 0.65, Lago di Lugano L. 0.55

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 379-1913.

8. — Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Viterbo P. F. alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Viterbo P. R.	2	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.928	0.0464	0.65
S. Martino	6											2.784	0.1392	0.65
Vetralla	16	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.75	7.4.4	0.3712	0.65
Barbarano	21	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.80	0.90	1.00	9.744	0.4872	0.65
Ronciglione	34	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.85	1.05	1.30	1.45	1.60	15.776	0.7888	0.65
Capranica	26	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.75	0.85	1.00	1.10	1.25	12.064	0.6032	0.65
Bassano	30	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.85	1.00	1.15	1.30	1.10	13.920	0.6960	0.65
Oriolo	35	0.65	0.65	0.65	0.65	0.85	1.00	1.15	1.30	1.50	1.65	16.240	0.8120	0.65
Manziana	40	0.65	0.65	0.65	0.75	0.95	1.15	1.30	1.50	1.70	1.90	18.560	0.9280	0.65
Bracciano	45	0.65	0.65	0.65	0.85	1.05	1.30	1.50	1.70	1.90	2.10	20.880	1.0440	0.65
Crocicchie	53	0.65	0.65	0.75	1.00	1.25	1.50	1.75	2.00	2.25	2.50	24.592	1.2296	0.75
Anguillara	58	0.65	0.65	0.85	1.10	1.35	1.65	1.90	2.20	2.45	2.70	26.912	1.3456	0.85
Cesano	61	0.65	0.65	0.85	1.15	1.45	1.70	2.00	2.30	2.55	2.85	28.304	1.4152	0.85
La Storta	70	0.65	0.65	1.00	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	36.480	1.6240	1.00
S. Onofrio	78	0.65	0.75	1.10	1.45	1.85	2.20	2.55	2.90	3.30	3.65	36.192	1.8096	1.10
Roma S. Pietro	84	0.65	0.80	1.20	1.60	1.95	2.35	2.75	3.15	3.55	3.90	38.976	1.9488	1.20
Roma Trastevere	88	0.65	0.85	1.25	1.65	2.05	2.45	2.90	3.30	3.70	4.10	40.832	2.0416	1.25

(1) Tassa minima: bagagli per spedizione L. 0.65; cani per spedizione L. 0.40; Velocipedi per macchina L. 0.65.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 379-1918.*

16.ª — Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Iseo alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Sale Marasino . . .	9	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	4.178	0.25	0.75
Marone	13	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	6.032	0.35	0.75
Pisogne	22	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	10.208	0.55	0.75
Darfo	33	0.75	0.75	0.75	0.75	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.312	0.80	0.75
Cividate	43	0.75	0.75	0.75	0.80	1 —	1.20	1.40	1.60	1.80	2 —	19.952	1 —	0.75
Breno	47	0.75	0.75	0.75	0.90	1.10	1.35	1.55	1.75	2 —	2.20	21.808	1.10	0.75
Cedegolo	61	0.75	0.75	0.90	1.20	1.45	1.75	2.05	2.35	2.60	2.90	28.768	1.45	0.90
Edolo	77	0.75	0.75	1.10	1.45	1.80	2.15	2.55	2.90	3.25	3.60	35.728	1.80	1.10

(1) Tassa minima
Bagagli: per spedizione . . L. 0.75
Cani: per spedizione. . . . » 0.75
Velocipedi: per macchina. . » 0.75

Allegato E all' Ordine di Servizio N. 379-1913.

Quadro 19 (parte seconda)

Dal transito di Nardò C. alle seguenti stazioni o viceversa														
Galatone Città	3	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	1.392	0.10	0.50
Secli Neviano A.	8	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	3.712	0.20	0.50
Tuglie	15	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.70	6.960	0.35	0.50
Parabita	18	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	0.70	0.80	0.85	8.352	0.45	0.50
Matino	20	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.75	0.85	0.95	9.280	0.50	0.50
Casarano	24	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	1.136	0.60	0.50
Ugento	32	0.50	0.50	0.50	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.848	0.75	0.50
Presicce Acquarica	39	0.50	0.50	0.55	0.75	0.95	1.10	1.30	1.45	1.65	1.85	18.096	0.95	0.50
Salve Ruggiano	45	0.50	0.50	0.65	0.85	1.05	1.20	1.50	1.70	1.90	2.10	20.880	1.05	0.65
Morciano S. Giuliano	47	0.50	0.50	0.70	0.90	1.10	1.35	1.55	1.75	2.00	2.20	21.808	1.10	0.70
Galliano Leuca	49	0.50	0.50	0.70	0.95	1.15	1.40	1.60	1.85	2.05	2.30	22.736	1.15	0.70

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.50; Cani: per spedizione L. 0.50; Velocipedi: per macchina L. 0.50. (Bicicli e velocimani sciolti od anche semplicemente imballati).

Allegato F all'Ordine di Servizio N. 379-1913.

29bis. — Ferrovia Bagni di Lucca-Aulla. (*)

Ammessa al servizio cumulativo bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le Stazioni della Rete dello Stato.

Non è ammesso il servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria.

Dal transito di Bagni di Lucca alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Calovorno	3	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	1.392	0.10	0.75
Ghivizzano-Coreglia	5	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	2.320	0.15	0.75
Piano di Coreglia P. A.	7	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	3.248	0.20	0.75
Fornaci di Barga	9	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	4.176	0.25	0.75
Barga Gallicano	12	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.73	0.75	0.75	0.75	5.568	0.30	0.75
Barga Castelvecchio	15	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	6.960	0.35	0.75
Fosciandora-Ceserana	19	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.80	0.90	8.816	0.45	0.75
Castelnuovo di Garf.	22	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	10.208	0.55	0.75
Dal transito di Aulla alle seguenti stazioni o viceversa														
Pallerone	4	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	1.856	0.10	0.75
Serricciolo	5	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	2.320	0.15	0.75
Fivizzano-Rometta S.	8	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	3.712	0.20	0.75
Fivizzano-Gassano	11	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	5.104	0.30	0.75
Gragnola	14	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	6.496	0.35	0.75
Monte dei Bianchi I. M.	17	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.80	7.888	0.40	0.75

(1) Tassa minima
Bagagli: per spedizione . . L. 0.75
Cani: per spedizione. . . . » 0.75
Velocipedi: per macchina. . » 0.75

(*) Aperta all'esercizio pei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

37. — Servizio con diligenze e automobili fra Aosta e il Gran S. Bernardo (Società Anonima Cooperativa per Imprese e Servizi Automobilistici).

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Aosta alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Diligenza ed Automobile												
S. Rhémy	25	0. 75	1. 45	2. 20	2. 90	3. 65	4. 35	5. 05	5. 80	6. 50	7. 25	72. 50
G. S. Bernardo	36	1. 05	2. 10	3. 10	4. 15	5. 15	6. 20	7. 25	8. 25	9. 30	10 30	103. 00

Allegato **H** *all'Ordine di Servizio N. 379-1913.*

38. — Servizio con diligenze e automobili fra Aosta e Pré St. Didier e Courmayeur (Impresa Tosco).

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Aosta alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Diligenza (1).												
Pré St. Didier	32	0.60	1.20	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	6.00	60.00
Courmayeur	37	0.75	1.50	2.25	3.00	3.75	4.50	5.25	6.00	6.75	7.50	75.00
Automobile.												
Supplementi di prezzo da riscuotersi direttamente ed esclusivamente dall'Impresa dai viaggiatori che richiedessero il proseguimento, oltre Aosta, del loro bagaglio in automobile per le località di:												
Pré St. Didier	32	0.15	0.35	0.60	0.80	1.05	1.25	1.50	1.70	1.95	2.15	22.30
Courmayeur	37	0.20	0.50	0.75	1.05	1.30	1.60	1.90	2.15	2.45	2.70	27.90

(1) Per ogni spedizione di bagaglio è da riscuotersi in più la quota fissa di L. 0.10 per tassa e sovratassa di bollo.

Allegato 1 all'Ordine di Servizio N. 379-1918.

39. — Servizio con diligenze e automobili fra Châtillon e Valtournanche (Impresa Herin).

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Châtillon alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Diligenza												
Valtournanche.	18	1. —	1. —	2. —	2. —	2. —	3. —	3. —	3. —	3. —	3. —	30. —

N. B. — Per ogni spedizione di bagaglio è da riscuotersi in più la quota fissa di L. 0.10 per tassa e sovratassa di bollo.

Allegato L all'Ordine di Servizio N. 379-1913.

40. — Servizio con diligenze e automobili fra Pont S. Martin e Gressoney (Impresa Liscoz).

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Pont S. Martin alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Ol[illegible] 100 [illegible] Pr[illegible] ton[illegible]
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Diligenza (1).												
Issime	14	0. 40	0. 80	1 20	1. 60	2. 00	2. 40	2. 80	3. 20	3. 60	4. 00	40. 00
Gressoney S. Jean	28	1. 00	2. 00	3. 00	4. 00	5. 00	6. 00	7. 00	8. 00	9. 00	10. 00	100. 00
Automobile.												
Gressoney La Trinité	34	1. 55	3. 10	4. 65	6. 20	7. 75	9. 30	10. 85	12. 40	13. 95	15. 45	154. 50
Supplementi di prezzo da riscuotersi direttamente ed esclusivamente dall'Impresa dai viaggiatori che richiedessero il proseguimento, oltre Pont S. Martin, del loro bagaglio in automobile per le località di:												
Issime	14	0. 35	0. 75	1. 20	1. 60	2. 05	2. 45	2. 90	3. 30	3. 75	4. 15	42. 30
Gressoney S. Jean	28	0. 15	0. 40	0. 65	0. 85	1. 10	1. 35	1. 60	1. 80	2. 05	2. 30	23. 50

(1) Per ogni spedizione di bagaglio è da riscuotersi in più la quota fissa di L. 0.10 per tassa e sovratassa di bollo.

41. — Servizio con diligenze fra Verrès e Brusson ed Ayas-Champoluc (Impresa Ceretto).

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Verrès alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Diligenza.												
Brusson.	16	1 —	1 —	2 —	2 —	2 —	3 —	3 —	3 —	3 —	3 —	30 —
Ayas-Champoluc.	27	2 —	2 —	3 —	3 —	3 —	5 —	5 —	5 —	5 —	5 —	50 —

N.B. — Per ogni spedizione di bagaglio è da riscuotersi in più la quota fissa di L. 0,10 per tassa e sovratassa di bollo.

I prezzi medesimi sono applicabili soltanto pei viaggi in servizio interno di ciascuna linea. È fatta però eccezione:

1° per le linee citate al comma *b*) i cui prezzi a tariffa locale di 1ª e 3ª cl. sono applicabili — limitatamente sempre al percorso delle linee stesse — anche pei viaggi da e per stazioni della linea Sparanise-Gaeta Elena esercitata a regime economico. In tal caso il prezzo a tariffa locale fino o dal transito di Sparanise deve aggiungersi a quello a tariffa economica per il percorso sulla Sparanise-Gaeta Elena;

2° per la linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice (comma *c*) i cui prezzi a tariffa locale, pei viaggi da stazioni oltre la detta linea per quelle della medesima o viceversa debbono conglobarsi coi prezzi a tariffa ordinaria per o dai punti di transito di Torino P. N., Airasca o Bricherasio, qualora non sia più conveniente pel viaggiatore l'applicazione della tariffa differenziale *A* sull'intero percorso.

Quanto sopra non vale pei viaggi in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari nonchè per quelli dei conduttori di bestiame o di locomotive pei quali sono sempre da applicarsi i prezzi della Parte I del presente Prontuario.

Trasporto dei ragazzi

§ 8. — In quanto non sia diversamente indicato nella parte Avvertenze dell'« Allegato A » sono ammessi in servizio cumulativo anche i viaggi dei ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni. In tal caso, pei percorsi sulle ferrovie secondarie si dovrà riscuotere la metà dei prezzi indicati nell'« Allegato B » arrotondati ai cinque centesimi superiori.

ERRATA-CORRIGE

Circolare N. 164R — Correggere i termini di tempo per il ritorno come segue:

« dal 18 al 30 novembre 1913 ».

Circolare N. 167R (C.).

Congresso della Federazione nazionale fra i lavoratori dei porti in Livorno.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Livorno e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 20 novembre 1913.

Ritorno: dal 17 al 25 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite con lettera da parte delle rispettive Divisioni.

Circolare N. 168R (C.).

I Congresso degli Ordini dei veterinari siciliani e delle sezioni siciliane della Associazione nazionale veterinaria italiana in Catania.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia dei partecipanti al congresso proveniente dalla Sardegna.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 11 al 22 novembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 26 novembre 1913.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai partecipanti provenienti dalla Sardegna, valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

N. B. Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni ed agenzie con lettera dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 169R (C.).

XVII Congresso della Società italiana di ostetricia e ginecologia in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 24 novembre al 1° dicembre 1913.

Ritorno: dal 28 novembre al 7 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1913 - Tip. Editr. Nazionale, C-80.

SENTENZE

Infortunio sul lavoro. - Violazione del regolamento di polizia ferroviaria. - Desuetudine o tolleranza. - Inammissibilità.

« *L'operaio il quale viola tassativi precetti contenuti nel rego-*
« *lamento di polizia ferroviaria, non può invocare la* desuetudine
« *o la* tolleranza *agli effetti di far considerare come occorso* in oc-
« casione del lavoro, *e per un* rischio *di questo, il sofferto infor-*
« *tunio, che trova invece la causale nel* reato *commesso* ».

CORTE DI APPELLO DI PARMA - 9 maggio 1913. — Causa Pendibene Arpe contro Ferrovie dello Stato.

FATTO

Il guardiano ferroviario Arpe Angelo, addetto al casello n. 78 della linea Spezia-Genova, aveva ottenuto dall'Amministrazione ferroviaria un biglietto permanente valido da Corniglia a Spezia per recarsi in questa città a farvi delle spese di viveri.

Così nel viaggio di andata, come in quello di ritorno, l'Arpe avrebbe dovuto percorrere a piedi la strada tra il suo casello e Corniglia.

Invece il giorno 23 aprile 1908, tornando da Spezia rimaneva in treno oltre Corniglia, e quando giungeva presso il suo casello, dove a quel tempo, causa una frana, era prescritta una fermata di

servizio, allora (non si sa bene se nello scendere dal treno in moto, come le ferrovie affermano, oppure dopo disceso, per investimento del treno stesso, come avversariamente vuolsi) allora, ripetesi l'Arpe cadeva e cadendo riportava tali lesioni, per le quali il 22 giugno moriva.

In seguito di ciò Maria Pendibene, vedova Arpe, in nome proprio e delle minori figlie Elena e Laura, conveniva l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato davanti il Tribunale di Sarzana ivi chiedendo il pagamento della indennità dovuta da essa Amministrazione in dipendenza dell'infortunio sul lavoro toccato al povero Arpe.

Le Ferrovie resistevano alla domanda sostenendo che non si trattava di infortunio sul lavoro, in quanto l'Arpe non era stato ferito in esercizio delle sue mansioni di cantoniere, e perchè, comunque, egli aveva contravvenuto a precise disposizioni regolamentari.

In relazione alla quale difesa le Ferrovie deducevano a prova di testimoni — oltre le due circostanze ormai pacifiche — che l'Arpe per la provvista viveri era munito di un biglietto permanente valevole soltanto da Corniglia a Spezia e viceversa che il giorno del sinistro egli, invece di percorrere a piedi la strada da Corniglia al casello, era rimasto abusivamente sul treno per scendere proprio vicino al casello stesso, — anche questa circostanza che l'Arpe era disceso dal treno mentre questo era ancora in moto, così rendendo possibile la caduta e così le ferite riportate.

Pronunziavano nella causa il Tribunale adito, la Corte di Genova, e questa Corte;

la quale, in sede di rinvio, ritenendo necessaria una istruttoria allo scopo di stabilire l'ultima delle ora dette circostanze, con sentenza 11-23 agosto 1909 disponeva la prova per testimoni sul relativo capitolo, nella formola precisa nella quale le ferrovie lo avevano dedotto in prima sede. In forza di detta decisione, inutilmente reclamata dalla Pendibene, la causa ritornava per l'ulteriore corso al Tribunale, dove, in esecuzione della prova sorgeva incidente.

Dalla sentenza risolutiva dell'incidente è oggi appello da parte della pubblica Amministrazione.

DIRITTO.

La sentenza di questa Corte, divenuta irrevocabile, dopo aver riconosciuto genericamente ed in astratto che può dirsi infortunio sul lavoro quello occorso ad un guardiano ferroviario che torna in treno al suo casello dall'aver provveduto alle spese viveri, ha deciso che in concreto, non si sarebbe potuto per l'Arpe invocare la protezione della legge sugli infortuni, una volta fossero state vere quelle circostanze asserite dall'Amministrazione delle Ferrovie, che l'Arpe, il giorno del sinistro, anzichè percorrere l'ultimo tratto di strada a piedi, come gli era prescritto, viaggiava abusivamente essendo sprovvisto di biglietto, che infine, giunto al casello, era disceso dal treno in moto.

E poichè delle accennate circostanze le due prime risultavano ormai certe per documenti versati in atti e per ammissione di parte, la sentenza limitavasi a disporre la prova dell'ultima, che era stata dalle Ferrovie formulata nei precisi termini: « Vero che oltre essere disceso in luogo dove non doveva discendere, il guardiano Arpe nel suddetto giorno (il giorno dell'infortunio) discese abusivamente e contro le disposizioni regolamentari mentre il treno era ancora in moto, rendendo così possibile la caduta e quindi le ferite riportate ».

Questo il fatto solo che si doveva accertare in causa. La Pendibene, in esecuzione della prova ammessa dall'Amministrazione ferroviaria, ha preteso e pretende di rivolgere ai testi della stessa amministrazione la seguente domanda:

« Se durante il tempo dello sbancamento della frana di Guvano, al quale il teste ebbe ad assistere, non gli occorse di vedere moltissime volte discendere dal treno l'Arpe Angelo anche in momenti in cui trovavansi sul lavoro ingegneri ed assistenti delle Ferrovie dello Stato, e se non sia vero che all'Arpe non venne fatto mai richiamo ».

La quale domanda come spiegava il Procuratore della Pendibene nel verbale di esame, era diretta a stabilire tanto se l'Arpe era solito discendere dal treno nel luogo ove avvenne l'infortunio soltanto nel periodo di tempo imprecisato in cui sussisteva la fermata, oppure anche durante il tempo del rallentamento.

Si vede da ciò che erano diversi i fatti che si volevano fermare dall'attrice: uno che l'Arpe sarebbe stato solito di scendere al suo casello quando si effettuava in luogo la fermata — si intende allora a treno fermo — un altro che l'Arpe sarebbe anche stato solito discendere al suo casello quando non si effettuava in luogo la fermata, allora approfittando della circostanza che a quel punto il treno, causa probabilmente i lavori di sbancamento della frana, rallentava la corsa, — il terzo che, presenti in dette diverse occasioni ingegneri, ed assistenti delle Ferrovie, nessun richiamo venne mai mosso all'Arpe.

Non occorre dimostrare che non vale a nulla la prova del primo fatto ove esso non si riferisca e non si riferisce, al giorno dell'infortunio.

Se s'intenda con detta deduzione, messa in rapporto con la terza, di giustificare l'abuso dell'Arpe, che è reato di avere in detto giorno viaggiato in frode ai diritti dell'Amministrazione ferroviaria, la Corte non si perderà a dimostrare la inconcludenza della prova, che è evidente per varie ragioni, ad esempio, perchè il diritto o l'abuso di chi viaggia in ferrovia si misura unicamente dal biglietto o dalla concessione.

Basterà alla Corte osservare che la detta deduzione non entra nella materia della prova e anzi è resistita dal giudicato.

L'inciso fatto del capitolo « oltre all'essere disceso in luogo dove non doveva discendere » come stava prima a collegare esso capitolo, il 3° con gli altri due della prova che l'Amministrazione aveva dedotta e lo precedevano, dopo la sentenza della Corte, eliminati questi due capitoli, sta a chiarire che sul fatto dell'essere l'Arpe disceso dove non doveva discendere non può più discutersi.

Non può più discutersi intorno a ciò in forza della cosa giudicata, avendo la sentenza in modo preciso escluso che potesse l'Arpe discendere nella località dell'infortunio, una volta che non era all'uopo fornito di formale permesso.

Riguardo alla seconda circostanza, che il patrocinio della Pendibene vorrebbe provare, gli è chiaro che intanto si cerca di stabilire una maggiore o minore abitualità dell'Arpe di discendere dal treno in moto, in quanto tale abitualità si afferma contratta con il tacito consenso della publica Amministrazione, la quale presente nelle persone dei suoi agenti, tollerava il fatto.

È però agevole osservare in questo ordine di idee che, discendendo dal treno in moto, l'Arpe commetteva la contravvenzione prevista e punita dagli articoli 51 e 64 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Provare adunque che l'Arpe era solito più o meno di discendere dal treno in moto davanti al suo casello, significa provare che egli, invece di una sola contravvenzione della specie, commessa nel giorno in cui rimase infortunato, ne ha commesse altre in altri giorni. Di tal modo la responsabilità dell'Arpe, nonchè diminuire si aggrava.

E poichè non è ammissibile che un fatto costitutivo di reato perda del suo carattere per ciò che ne sia mancata la denuncia, poichè a nessuno è mai passato per la mente che in materia di reati, o la desuetudine, o la tolleranza valgano a togliere di mezzo la legge, la prova, che per la Pendibene si reclama, non giova alla sua sorte.

Non muta la posizione dell'Arpe perchè qui si giudichi dell'operato non in linea penale, bensì in relazione alla legge sugli infortuni.

Si può anche invero consentire che non sempre la inosservanza del divieto regolamentare valga a rompere i legami che collegano un infortunio sul lavoro, al lavoro stesso, si può anche, e volentieri, consentire che versi in istato di buona fede, sicchè non abbia la coscienza di compiere un atto arbitrario, l'operaio il quale trasgredisca una proibizione d'ordine interno, da lui altre volte tragredita a scenza e pazienza dell'interessato.

Ma non è lo stesso nella specie, in cui si ha la violazione di un precetto di ordine publico, di una disposizione di legge generale, che è intesa alla protezione doverosa della vita e dell'integrità personale di quanti viaggiano in ferrovia e che, uguale per tutti, tutti devono rispettare sotto comminatoria di determinata penalità.

Assoluto il divieto di scendere da treno in moto, è se l'abuso che si commetta da chiunque di violarlo, in modo più o meno continuo si può spiegare colla connivenza del personale ferroviario, non è certamente l'abuso medesimo da farsi risalire all'Amministrazione ferroviaria, sino a rendere lei responsabile di un infortunio, che non può mettersi a carico se non di chi, con la infrazione della legge, *nulla ratione cogente*, si espone ad un pericolo al quale la legge lo voleva sottrarre.

Non è giusto parlare in concreto di tolleranza dell'Amministrazione pubblica, quando essa Amministrazione, prima che sul costante adempimento dei doveri che incombono ai suoi funzionari, ha il diritto di calcolare sulla esatta osservanza da parte di tutti delle prescrizioni di ordine pubblico.

Ne è lecito parlare di buona fede dell'operaio che contravviene a norme aventi vigore *jure imperi erga omnes*, meno ancora quando egli è tal persona che non avrebbe dovuto cadere nella trasgressione addebitatagli, ma avrebbe dovuto impedire che altri vi incorresse, denunciandolo se vi fosse occorso.

E non è a dire più che, accennando la sentenza della Corte alla colpa dell'Arpe, sia da ammettere la prova che quella colpa tende ad attenuare.

Giacchè la causa non è mica qui, non è mica la disputa teorica se la colpa dell'infortunato tolga il diritto alla indennità, non è da misurare il grado maggiore o minore della colpa dell'Arpe per giudicare se si tratti o no d'infortunio.

È da vedere se, date le contingenze nelle quali l'infortunio si verificava, l'Arpe possa veramente considerarsi infortunato a sensi di legge.

E così per stare all'unica circostanza che forma l'oggetto della prova, è da vedere se egli che non doveva discendere dal treno in corsa, ne sia invece disceso, e se la violazione di una tassativa disposizione comune a tutti coloro che si servono della ferrovia, violazione indubbiamente volontaria, eventualmente non reclamata da nessuna necessità, non l'abbia privato della protezione della legge, sottraendolo all'orbita del lavoro.

In altri termini, ammesso dall'un canto che la colpa entra nel rischio professionale — fermo dall'altro per tutto il contesto della legge sugli infortuni e per il concetto fondamentale che la ispira, che il sinistro che colpisce un operaio in tanto è indennizzabile, in quanto avviene *in occasione* e per un *rischio* del lavoro — la risoluzione della causa dipende da una unica indagine: se il rischio al quale l'Arpe, si espose nel giorno della disgrazia, fosse in qualche rapporto anche lontano o indiretto col lavoro suo, oppure non fosse un rischio che si sarebbe presentato a tutti coloro che avessero agito come egli agì.

Dimostrata ormai sufficientemente la inammissibilità delle domande che si volevano dall'attrice rivolgersi ai testi di parte contraria — è però inutile di fermarsi a ribattere l'assunto che altra di dette domande rientri nelle parole del capitolo di prova « abusivamente e contro le disposizioni regolamentari » le quali aventualmente non ammettono apprezzamento di testimoni — la sentenza appellata, che decideva l'incidente dell'esame a favore della Pendibene, va riformata.

Imperocchè non era nè logico, nè giuridico che il Tribunale, con il richiamo degli art. 229, 243 del C. P. C. ammettesse delle interrogazioni o estranee alla prova o non influenti a decisione.

Le spese dell'incidente possono rimandarsi al giudizio di merito.

P. q. m. Ferma la proroga del termine di esame disposta dai primi giudici. In riforma della sentenza pronunciata fra le parti del Tribunale di Sarzana, il 14-18 dicembre 1912.

DICHIARA.

Non essere ammissibile, e conseguentemente respingere la domanda dell'attrice Pendibene Maria vedova Arpe rivolta al teste, ecc. *Omissis*.

Fondi limitrofi alle strade ferrate. - Incendio di piantine di garofani coperte da stuoie di paglia. - Art. 235 e 237 Legge sui Lavori Pubblici 20 marzo 1865. Irresponsabilità dell'amministrazione ferroviaria.

L'Amministrazione non risponde dei danni causati da incendio, prodotto da uno straccio acceso caduto o lanciato da una locomotiva in corsa, a piantine di garofani coltivati a distanza minore di m. 6, dalla più vicina rotaia, e ricoperte con stuoie di paglia: ciò tanto in forza dell'art. 235, che dall'art. 237 della Legge sui Lavori Pubblici 20 marzo 1865.

I casi indicati in detto art. 237 cit. leg. lo sono ad esemplificazione e non per tassativa ed esclusiva numerazione, ed è compito del magistrato di giudicare per caso se le opere nei fondi coerenti alle Ferrovie rientrano nel disposto di tale articolo.

TRIBUNALE DI S. REMO 2-13 maggio 1913 Ferrovie Stato c. Luraschi.

FATTO.

Luraschi Francesco con atto 21 settembre 1911 conveniva in giudizio davanti al pretore di S. Remo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Generale comm. Riccardo Bianchi perchè con sua sentenza munita di clausola della provvisoria esecuzione si sentisse condannare al pagamento di L. Millecinquecento verso l'istante o di quell'altra che sarà per risultare dovuta in corso di causa a titolo di risarcimento di danni, oltre agli interessi ed alle spese di lite.

Spiegava l'attore di fondare tale domanda sul fatto che nel 23 aprile 1911 il personale di macchina di un treno che da Sampierdarena andava a Ventimiglia aveva buttato uno straccio infiammato ed imbevuto di materie grasse che cadendo sulle stuoie che coprivano un vivaio di piantine di garofani dello instante in località Capo Verde territorio di San Remo, aveva appiccato fuoco alle

stuoie distruggendole assieme alle piantine. Ragione per cui l'istante aveva sentito non solo il danno diretto per la perdita delle piante ma anche il danno indiretto e maggiore per la cessazione del guadagno che avrebbe ricavato dalla coltivazione delle medesime. In caso d'impugnativa chiedeva di essere ammesso a provare con testimoni le modalità del fatto, avvenuto per colpa del personale ferroviario e l'ammontare del danno patito, ed articolava i capitoli di prova.

Portatasi la causa all'udienza l'attore insisteva nella domanda e per l'Amministrazione ferroviaria si deduceva che in base al disposto dell'art. 237 della Legge sui lavori pubblici l'attore non aveva diritto a chiedere i danni avendo contravvenuto a quanto esso articolo dispone vietando di fare cumuli di materia infiammabile a distanza minore di venti metri dalla più vicina rotaia del binario, non si opponeva alla prova per accertare la modalità del fatto, ferma restando sempre l'eccezione d'improcedibilità ai sensi del suddetto art. 237. Furono raccolte la prova e la riprova e la causa fu portata all'udienza per la decisione in merito ed in quella sede mentre l'Amministrazione insisteva sempre nella sopra espressa eccezione se ne facevano altre sulla possibilità dell'incendio, sulla responsabilità degli Agenti ferroviarii sulla quantità del danno, sostenute e combattute dall'una e dall'altra parte con avverse ragioni.

Il Pretore con sentenza 29-31 ottobre 1912 respinse l'eccezione pregiudiziale dell'Amministrazione ferroviaria riconobbe questa tenuta a pagre i danni prodotti dall'incendio liquidandosi in L. novecentocinquenta per cui emise condanna di pagamento in favore dell'attore assieme agli interessi dal dì della domanda ed alle spese del giudizio. Avverso a questa sentenza propose appello l'Amministrazione ferroviaria con atto del 23 dicembre 1912 per i seguenti motivi: l'Amministrazione ritiene la sentenza ingiusta e gravatoria sia in quanto interpretò erroneamente l'art. 237 della legge sulle Opere pubbliche sia in quanto fece inesatto apprezzamento delle risultanze di causa e detta seguita inchiesta giusta la quale dovevasi assolvere l'Amministrazione, sia infine e subordinatamente perchè qualora ritenuta la responsabilità dell'Amministrazione per l'avvenuto incendio (mentre ciò non fu provato) la liquidazione del danno doveva essere fatta con criterii meno eccessivi e più conformi al vero.

Chiedeva quindi la riforma della sentenza appellata con l'assoluzione dell'Amministrazione appellante dall'avversaria domanda, ed in via subordinata dichiarare tale domanda ingiustificata per quanto riguarda il quantitativo e liquidare il danno in misura più equa e moderata.

Portatasi la causa all'udienza le parti hanno preso le conclusioni riportate in testa a questa sentenza e cioè da parte dell'appellante si è insistito nei motivi d'appello specialmente sull'eccezione d'improcedibilità per l'art. 237 avanti ripetuto ed in via subordinata si è chiesta una perizia per accertare la quantità del danno. Da parte dell'appellato si sono ribattute le opposte eccezioni e si è fatto appello incidentale perchè sia aumentata a L. millecinquecento la liquidazione dei danni, chiedendo di essere ammesso a provare per testi e perchè gli interessi debbono decorrere non già dal dì della domanda ma dal momento in cui è avvenuto il fatto.

IN DIRITTO.

La sentenza appellata risolve con un laconico considerando la eccezione pregiudiziale avanzata dall'Amministrazione dicendo semplicemente che l'art. 237 della legge sui Lavori Pubblici non è applicabile al caso, perchè una stuoia di paglia che serve a ricoprire le piantine di garofani non può considerarsi un cumulo di materia combustibile.

La legge sui Lavori Pubblici 20 marzo 1865 nel capo 4° del Titolo V stabilisce « le servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà coeredi tutte le disposizioni ivi contenute sono intese allo scopo della conservazione del suolo delle strade ferrate e nell'evitare pericoli che le colture ed opere delle proprietà coerenti potrebbero produrre alla strada ferrata ed al suo esercizio ed i pericoli che tale esercizio, potrebbe a sua volta produrre alla coltura ed alle opere medesime. Ciò si desume facilmente dalla lettura del cap. 4°, ove tra le altre disposizioni vi è quella dell'art. 237 che suona così: « È proibito a chiunque di costrurre a distanza minore di 20 metri dalla più vicina rotaia di una strada ferrata la quale si eserciti con macchine a fuoco delle case o capanne in legno od in paglia o con copertura di legno o di paglia, o di fare cumuli di qualsiasi materia combustibile ».

Tale divieto non deve però ritenersi esteso ai depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto. Con questo articolo il legislatore ha mirato ad evitare che in modo permanente vi fosse pericolo d'incendio per le faville od altro d'infiammato che per qualsiasi ragione possa sfuggire dalle macchine a fuoco, riconoscendo espressamente e come inevitabile senza grave pregiudizio della economia agraria il pericolo transitorio nel tempo di raccolto. Perciò i casi speciali indicati e cioè, case capanne in legno od in paglia o con coperture di legno o di paglia o cumuli di qualsivoglia materia combustibile, sono dati per esemplificazione non per tassativa ed esclusiva numerazione, che cioè possa escludere casi simili.

Non poteva certo il legislatore enumerare ed elencare tutte le contingenze della multiforme attività umana che avrebbero potuto creare casi analoghi. Ha detto che non si può costruire nè casa nè capanna col tetto di legno o di paglia se non alla distanza di m. 20 dalla rotaia più vicina ed il tetto di una capanna e magari di una casa ha sempre una estensione limitata mentre le stuoie che ricoprono i fiori e che sono alla fin fine dei tetti di paglia si possono estendere per dei chilometri, quindi è maggiore il pericolo d'incendio che può affrire una distesa di stuoie che il tetto di una capanna.

Il legislatore ha voluto che i cumuli di qualsiasi materia infiammabile dovessero essere alla stessa distanza di 20 metri ma ha usato tale espressione per comprendere quanto più ipotesi di fatto fosse stato possibile mentre da parte del Luraschi si discute sul significato della parola cumulo.

Nessuno mette in dubbio che cumulo porta all'idea di ammucchiare, radunare sovrapporre ammonticchiare, come per esempio un cumulo di fieno, di paglia, di carbone, di legna e simili ma una distesa di stuoie che per metri e metri ricopre non è altro che la superficie esterna del cumulo. E se un cumulo propriamente detto, incendiandosi, produce un pericolo per il suo volume la distesa di stuoie ne produce uno maggiore per la sua estensione. Se il legislatore con le sue esemplificazioni ha indicato così di certo pericolo ma relativamente piccolo danno non possono escludersi i casi non numerati in cui il pericolo è più esteso ed il danno può essere maggiore. È dunque inutile sottilizzare sul significato delle parole e dei casi riportati nella legge *exempli causa*, ma bisogna compren-

dere lo scopo cui mira la legge con il disposto dell'art. 237 scopo che come si è detto consiste nell'evitare un pericolo permanente d'incedio.

Ed è apprezzamento del magistrato il giudicare caso per caso se le opere nei fondi coerenti alle Ferrovie rientrano nel disposto del detto articolo. Nella specie il Tribunale ritiene che una distesa di stuoie di materia vegetale secca infiammabile occupante uno spazio di mq. 11,23 come sostiene l'Amministrazione, o per una estensione maggiore, come sostiene il Luraschi offre il pericolo continuo d'incendiarsi con il fuoco che in qualsiasi modo può sfuggire dalle macchine della ferrovia e che perciò rientri nel disposto dell'art. 237 e debba essere fatta a non meno di venti metri dalla rotaia più vicina.

E la stessa legge nell'art. 235, invocato in questa sede d'appello proibisce di costruire muri, case, capanne, tettoie od altro qualsivoglia edificio o di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina ruotaia di una strada ferrata.

Il Luraschi non faceva altro che allevare piante erbacce da piante legnose, ma usa la parola piante che comprende e le une e le altre, e quindi questo vivario doveva essere fatto a sei metri dalla rotaia più vicina.

Ora è fuori discussione che il fondo del Luraschi è una striscia di terreno compresa tra la ferrovia e la strada provinciale e che la larghezza di un metro e mezzo circa e quindi tutto intero nella sua larghezza non raggiunge nè i 20 metri, dell'art. 237 nè i sei metri dell'art. 235. Nè vale il dire che interpretando così la legge i proprietari dei fondi coerenti alle strade ferrate vedrebbero limitato il loro diritto di padroni e per conseguenza il valore dei loro fondi, perchè è proprie così la legge impone delle servitù, e le servitù come è conosciuto da tutti non aumentano il dominio del padrone nè il valore del fondo servente ma li diminuiscono. Col suo operato la legge dispone per evitare gli incendii prodotti dalle macchine dei treni, e, dato pure che l'incendio sia avvenuto come egli sostiene, per uno straccio infiammato lanciato dalla macchina, non ha il diritto di chiedere danni alla Amministrazione ed il Pretore avrebbe dovuto rigettare la sua domanda senza entrare in merito con tanto spreco di tempo e di spese. E quel che non ha fatto il primo Giudice dovrà farlo il Tribunale ed è quindi inutile entrare

a discutere delle altre eccezioni subordinate nonchè dell'appello incidentale che cadono per conseguenza immediata dll'accoglimento dell'appello principale.

Che le spese, tanto di primo quanto di secondo giudizio vanno a carico del soccombente che è il Luraschi.

P. q. m. il Tribunale uditi i procuratori delle parti.

Respinta ogni altra eccezione od instanza nonchè l'appello incidentale proposto dal Luraschi Francesco, accoglie l'appello principale proposto con atto 26 dicembre 1912 dell'Amministrazione delle ferrovie dello dello Stato in persona del Direttore Generale comm. Riccardo Bianchi avverso alla sentenza del Pretore di San Remo del 29-31 ottobre 1912 nella causa promossa da Luraschi Francesco con atto di citazione ventuno settembre 1911 e per lo effetto, fcendo quello che il primo giudice far doveva, rigetta la domanda di Luraschi Francesco, condannandolo al pagamento a favore dell'altra parte delle spese del giudizio di primo e secondo grado e relative competenze e compensi di difesa da liquidarsi nei modi di legge oltre quelle a debito.

Errata-corrige

Circolare N. 12 (Boll. 9-1913). — A pagina 162, punto 1°, secondo capoverso, sostituire alle parole « pei veicoli e feretri » le parole « per i veicoli, per i feretri, per il numerario, per i cavalli ».

Ordine di Servizio N. 327-1913. — Nell'allegato B, alla quarta riga, la parola « *Novara* » che indica la provincia della casa cantoniera di Albuzzano deve essere sostituita dalla parola « *Pavia* ».

Circolare N. 88. (Boll. 44-1913). — Alla linea Roma-Napoli-Reggio C.-Sicilia, dopo il treno 109, aggiungere il treno 110, scortato per il percorso Napoli-Roma.

R. D. n. 1133 dell'8 settembre 1913. (Boll. 42-1913). — Correggere il n. 1133 in 1128.

Ordine di Servizio N. 359 (Boll. 44-1913). — Il I articolo va sostituito dal seguente:

I.

I Servizi, nel presentare, in sede competente, le proposte di autorizzazioni di spese di carattere patrimoniale che contemplino anche la fornitura di materiali di esercizio in aumento dotazione non presi nel preventivo annuo dei materiali stessi, dovranno sempre mantenere separate, pur comprendendole in un'unica proposta, le spese da imputarsi al conto « *Materiali di esercizio in aumento dotazione* » da quelle da imputarsi al conto « *Lavori in Conto Patrimoniale ed acquisto stabili* ».

Il diritto fisso di L. 3.48, indicato a pag. 69, rigo 19° delle Norme d'applicazione del regolamento dei biglietti (alleg. all'Ordine di Servizio N. 89-1911), va corretto in L. 2.32 e non 3.32 come indicato erroneamente, nell'Errata-Corrige contenuta nel Bollettino N. 45 c. a.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VI - N. 48

27 Novembre 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Per memoria.

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***

Ordine di Servizio N. 381. — Autorizzazioni di urgenza riguardanti i lavori e provviste in conto del patrimonio e delle spese complementari, e disposizioni per contenere le spese nei limiti delle approvazioni . . . . Pag. 777

Ordine di Servizio N. 382. — Tariffe pel trasporto a P. V. Accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-belga-neerlandese ed italo-inglese . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 383. — Tariffa locale N. 225 P. V. . . » 778

Ordine di Servizio N. 384. — Servizio cumulativo con la Sardegna » ivi

Ordine di Servizio N. 385. — Estensione del servizio merci nella fermata di Vallecrosia . . . . » 779

Roma, novembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Ordine di Servizio N. 386. — Estensione delle facoltà di servizio nella fermata P. Empedocle Cannelle . . . . Pag. 780
Circolare N. 96. — Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera . . . . » 781

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata illimitata*:

Circolare N. 18. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . Pag. 213

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenza. . . . . Pag. 295

Ordine di Servizio N. 381. (R.).

Autorizzazioni di urgenza riguardanti i lavori e le provviste in conto del patrimonio e delle spese complementari, e disposizioni per contenere le spese nei limiti delle approvazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 96-1913).

L'ultimo comma dell'art. 2 dell'Ordine di Servizio N. 96 del 1913 viene modificato come segue:

« Soltanto le variazioni ed aggiunte di piccola importanza che non richiedano aumento di spesa, saranno deliberate dai Comitati di Esercizio ».

Ordine di Servizio N. 382. (C.).

Tariffe pel trasporto a P. V. Accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-belga-neerlandese ed italo-inglese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 237-1913).

A partire dal 1° dicembre 1913 la stazione di Francavilla a Mare viene ammessa alle sopra citate tariffe, con le seguenti indicazioni:

Pag. 9 - *Tariffa pel servizio italo-belga-neerlandese.*

		Chiasso Km.	Iselle Km.
II	Francavilla a Mare *	628	—

Pag. 9 - *Tariffa pel servizio italo-inglese*:

		Chiasso Km.	Iselle Km.	Modane Km.
II	Francavilla a Mare *	628	—	801

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 383. (C.).

Tariffa locale N. 225 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 122-1913).

Col 1° dicembre 1913 la tariffa locale N. 225 P. V., valevole per i trasporti di « paglia comune, fieno ecc. », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Poggio Mirteto ed in destinazione di tutte le stazioni continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 384. (C).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 243-1913).

Col giorno 1° dicembre 1913 la stazione di Cantù sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si deve quindi aggiungere la detta stazione, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Cantù . . .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1) . . .	604 207	Genova . .	207

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 385. (M. C.).

Estensione del servizio merci nella fermata di Vallecrosia.

Dal 1° dicembre 1913 il servizio merci a grande velocità nella fermata di Vallecrosia della linea Genova-Ventimiglia, limitato attualmente ai trasporti non eccedenti ciascuno i Kg. 75, viene esteso ai trasporti di peso non superiore ai Kg. 100 per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra, l'annotazione (8) in calce alla pagina 102 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » dovrà modificarsi come segue:

(8) Limitamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, in solo servizio interno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 336. (Esercizio Ferrovie Secondarie della Sicilia).

Estensione delle facoltà di servizio nella fermata di P. Empedocle Cannelle.

(Vedi Ordine di Servizio N. 395-1911).

Col giorno 1° dicembre 1913 la fermata di P. Empedocle-Cannelle (del tronco delle Secondarie, Gruppo Sicilia, Porto Empedocle Centrale-Siculiana) finora esercitata con le norme delle case cantoniere ed abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani per le sole corrispondenze indicate nell'allegato C all'Ordine di Servizio 395-1911, verrà abilitata ai trasporti in servizio interno, anche con le linee della Rete principale, di viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande e piccola velocità (escluso il bestiame) per colli non eccedenti i Kg. 50 e con limitazione a 1000 chilogrammi per ogni spedizione, in base alle norme contenute nell'Ordine di Servizio suddetto.

I prezzi da riscuotersi per il percorso P. Empedocle Stazione-P. Empedocle Cannelle per i biglietti di corsa semplice in servizio diretto tra le stazioni della Rete Principale di Stato e la fermata di P. Empedocle Cannelle, sono i seguenti:

1ª classe . . . L. 0.20 - 2ª classe . . . L. 0.15

La fermata stessa effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni 5 giorni, e quindi il nome della fermata medesima sarà da indicarsi nel prospetto annesso all'Ordine di Servizio N. 184-1913 con la lettera *D*.

Per le aggiunte e modificazioni da praticarsi nel Volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », nel Volume « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione 1° aprile 1913) », ed in altre pubplicazioni in uso nelle stazioni, vedasi l'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 96. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1913).

A seguito delle comunicazioni fatte con Circolare N. 81 del 1913, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati.

Piemonte

Provincia di Alessandria.

Circondario di Tortona: Piovera.
Circondario di Asti: Montaldo Scarampi.

Lombardia.

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore: Casalmaggiore.

Provincia di Pavia.

Circondario di Voghera: Rocca de' Giorgi.

Emilia.

Provincia di Bologna.

Circondario di Bologna, Castenaso.

Abbruzzi.

Provincia di Teramo.

Circondario di Penne: Montesilvano.

Puglie.

Provincia di Lecce.

Circondario di Gallipoli: Tuglie, Taviano, Alezio.

Distribuito agli agenti delle classi 1ª, 2, 3, 4, 5, 9, 15 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

E FERROVIE DELLO STATO

ezio.

4. 5. 9. 15

re Generale.

ANCHI.

fra
prat

teris
le in

A

«
costitu

—
Emped
care in
di Sicu

—
teristica

Nel
(Edizione
cle Canne
colonne 3
pagina ste

« (2)
composti d

Nel fa
nentali ai
trasporti de
marittimo (

Nel volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le Stazioni della Rete dello Stato* (Edizione 1° luglio 1908) » praticare le seguenti aggiunte e modificazioni:

— a pag. 74 a *Porto Empedocle Cannelle* depennare la caratteristica « casa cantoniera » ed alle colonne 6, 7 e 10 sostituire le indicazioni attualmente esistenti con quelle sottoindicate:

V / B / G (10) / P (10)/

A piè di pagina riportare inoltre la nota seguente:

« (10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i Kg. 1000, costituiti da colli di peso non superiore ai Kg. 50 ciascuno ».

— a pag. 171 nella tabella 125 considerare il nome di Porto Empedocle Cannelle come scritto in carattere ordinario, e rettificare in Km. 13 l'attuale distanza fra la fermata stessa e la stazione di Siculiana.

— a pag. 239 a Porto Empedocle Cannelle depennare la caratteristica di « casa cantoniera ».

Nel « *Prontuario dei Servizi cumulativi e di corrispondenza* (Edizione 1° aprile 1913), » a pag. 27, depennare a Porto Empecle Cannelle la caratteristica di casa cantoniera, ed esporre nelle colonne 3 e 5 le indicazioni G (2) e P (2), riportando in calce alla pagina stessa la nota seguente:

« (2) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i Kg. 1000, composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno ».

Nel fascicolo « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo* (Edizione 1° luglio 1910) », a pag. 19, fra i nomi di

Portiere Stella e Porto Empedocle Porto, inserire quello di **Porto** Empedocle Cannelle, colla nota (1) e colle **seguenti distanze**:

204	231	291	151	274
2 (a)	2 (a)	2 (a)	2 (a)	2 (a)

Nel fascicolo « *Elenco delle stazioni della rete ecc. che partecipano alle tariffe speciali N.* 1 e 11 *G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo* (Edizione 1° Ottobre 1910) », a pag. 43, fra i nomi di Portiere Stella e Porto Empedocle Stazione inserire quello di Porto Empedocle Cannelle colle indicazioni seguenti:

3 / 3 / 2 /

Nel fascicolo « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli* (Edizione 1° marzo 1911) », a pag. 52 fra i nomi di Portiere Stella e Porto Empedocle Stazione inserire quello di Porto Empedocle Cannelle colla nota (1) e colle indicazioni seguenti:

Bicocca . .	297	—	144
	2 (a)		2 (a)

Circolare N. 18v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 dicembre 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G. 318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M.-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Parte III. — N. 48 - 27 novembre 1912.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle Officine per visita scadenza periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI_z^{CR} N. 41.890, 41.891.

CARRI.

F N. 171.654 a 171.656, 171.696 a 171.698, 171.805 a 171.807, 171.834 a 171.836, 172.480 a 172.482, 172.494 a 172.496, 173.228 a 173.230, 173.240 a 173.242, 173.260 a 173.262, 173.380 a 173.382, 173.418 a 173.420, 173.724 a 173.726, 173.739 a 173.741, 173.751 a 173.753, 173.797 a 173.799, 173.905 a 173.907, 174.337 a 174.339, 174768 a 174.770, 174.929 a 174.931, 174.943 a 174.945, 175.136 a 175.138, 175.165 a 175.167.

L N. 471.490 a 471.492, 473.868 a 473.870, 473.882 a 473.884, 474.281 a 474.283, 474.427 a 474.429, 474.643 a 474.645, 474.800 a 474.802, 475.281 a 475,283, 475.417 a 475.419, 477.523 a 477.525, 477.539 a 477.541, 477.700 a 477.702, 477.745 a 477.747, 477.761 a 477.763, 477.780 a 477.782, 478.947 a 478.949, 478.959 a 478.961, 478.974 a 478.976, 478.993 a 478.995, 479.129 a 479.131.

P N. 656.555 a 656.557, 656.561 a 656.563.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 170R (C.).

Congresso dei Cavalieri del lavoro in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 23 al 28 novembre 1913.

Ritorno: dal 26 novembre al 4 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 171R (C.).

XV Congresso della Società italiana di dermatologia e sifilografia in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 19 dicembre 1913.

Ritorno: dal 17 al 21 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale. - C-80

Circolare N. 172R (C.).

VIII Congresso di studi e attività sociali in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Milano e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 26 novembre al 6 dicembre 1913.

Ritorno: dal 30 novembre al 10 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Appendice alla Parte III. — N. 48 - 27 novembre 1913.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

SENTENZA

Amministrazione autonoma Ferrovie dello Stato. - Rappresentanza in giudizio. - Espropri per costruzioni di nuove linee.

Legge sul risanamento di Napoli del 15 gennaio 1885 N. 2892. - Aree fabbricabili. - Caratteri suolo edificatorio.

L'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato e non il Ministero dei Lavori Pubblici deve considerarsi parte in causa nei giudizi di espropri ferroviari occorsi per nuove linee che si costituiscono a conto dello Stato.

I criteri determinati dagli articoli 12 e 13 della legge sul risanamento di Napoli del 15 gennaio 1885, n. 2892 si applicano anche alle aree fabbricabili.

Per considerarsi fabbricativa un'area non basta la potenzialità edificatoria e cioè l'attitudine di un terreno alla sopra elevazione di un edificio, ma occorre esista, come attributo in atto l'effettiva convenienza di trasformare un terreno da agricolo in edilizio.

R. CORTE DI APPELLO DI NAPOLI 9 giugno 1913, Ferrovie dello Stato c. Mandara.

LA CORTE OSSERVA.

Che per la costruzione della Direttissima Roma Napoli Filomena Mandara venne espropriata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di grande parte di un suo latifondo con annessi fab-

bricati urbani, sito in Fuorigrotta (Napoli) alla contrada Festignano e Castellano. La indennità offerta dall'ente espropriante in L. 174.549,83 fu in seguito alla stima giudiziaria, compiuta da un collegio di periti, che assegnò un maggiore valore venale al fondo e lo ritenne in parte edificativo, elevata a L. 365.498,86. La stima fu accettata dalle Ferrovie e non dalla Mandara, che con due separati atti dell'8 novembre 1911, notificati all'espropriante ed al Ministero dei Lavori Pubblici, chiese che si fosse proceduto alla liquidazione della giusta indennità mercè novella perizia da disporsi dall'adito Tribunale di Napoli, essendo i precedenti periti incorsi negli errori:

a) di aver ritenuto applicabile la legge per Napoli 15 gennaio 1885, richiamata dall'altra legge 7 luglio 1907, all'espropriazioni parziali;

b) di aver formato la media tra i valori venali e redditizio anche per plusvalore dell'area fabbricabile, indipendentemente sì dal prezzo di locazione che dall'imponibile catastale;

c) di avere limitata la qualità di suolo edificativo a parte del bando, mentre esso nella sua totalità aveva attitudine alla sopraelevazione di edifici;

d) di avere riferito l'epoca della stima non al momento effettivo della occupazione, ma al momento anteriore;

e) di avere omesso di assegnare una indennità per i fabbricati urbani, pei quali la stessa espropriante aveva offerto quello di L. 12.609;

f) di avere mancato di assicurare le residue parti del fondo espropriante.

Il Magistrato adito, con sentenza 31 maggio 14 giugno 1912 accolse il solo motivo *b*) e per l'effetto ordinò un mezzo istruttorio diretto ad accertare l'entità del plesvalore dell'area fabbricabile da aggiungersi alla media dei valori della zona espropriata.

Avverso questa pronunzia hanno proposto appello la Mandara e le Ferrovie per i motivi dedotti con gli atti dell'8 e 9 agosto 1912,

Che i procuratori delle parti comparse hanno preso le conclusioni sopra trascritte. Il Ministero dei Lavori Pubblici è contumace.

Che si eccepisce l'inammissibilità dell'appello delle Ferrovie, perchè legittimo contradittore nella causa presente sarebbe il Mi-

nistero dei Lavori Pubblici, quale organo della persona giuridica « Stato », che è il proprietario delle Ferrovie, e non l'ente autonomo « Ferrovie dello Stato » organo di semplice gestione, alla dipendenza e sotto la responsabilità del Ministero suddetto. L'eccezione è insussistente.

Anzi tutto è indubbio, per evidente concorso del requisito dell'interesse, che il diritto alla proposizione del gravame spetta a chiunque fu il magistrato ritenuto subbietto del rapporto processuale svolto in prima istanza, abbia o non la qualifica anzidetta.

Oltre a ciò se per legittimo contraddittore deve intendersi colui dal quale proviene, od appare prevenire, lo stato di violazione del diritto dell'attore, non può essere discutibile che tale sia l'ente autonomo « Ferrovie ». E per vero appariva come contraddittore in virtù delle asserzioni dell'attore, che non solo lo convenne, quale violatore del proprio diritto, in prime cure, ma stabilì nei soli di costui rapporti ritualmente il contraddittorio, non rinnovando la citazione del Ministero dei Lavori Pubblici contumace, per un motivo identico a quello adottato dalla sensenza appellata e cioè che la notificazione dell'opposizione a questo si compie allo scopo unico di tenerlo informato delle contestazioni e di rendergli possibile, ove il creda, l'intervento, ma non già perchè esso sia un vero e proprio contraddittore legittimo dell'opposizione. Lo è per i principî giuridici consacrati dalle varie leggi, relative all'esercizio di Stato delle Ferrovie, essendo per l'art. 78 della legge 7 luglio 1907, l'Amministrazione ferroviaria di Stato, costituente non organo ma persona giuridica, quella che nei rapporti dei terzi espropriati assume la cura e l'onere degli sproprî ferroviari.

Condizione di diritto questa, che non è stata mutata dal R. D. 28 giugno 1912, il quale anzi, con gli articoli 78-79 assicura una emancipazione assoluta e radicale del contenzioso relativo alla gestione e costruzione delle ferrovie, non solo dal Ministero dei Lavori Pubblici, ma pure dei suoi organi consultivi e di rappresentanza in giudizio. L'ultimo capoverso infine del secondo dei cennati articoli, esplicitamente invocato dalla Mandara a sostegno della inammissibilità si riferisce alle controversie per costruzioni compiute all'infuori di ogni ingerenza dell'Amministrazione ferroviaria, mentre la costruzione della direttissima è stata affidata e viene eseguita proprio a cura dell'Amministrazione anzidetta.

Che nel merito la controversia relativa ai principî giuridici della valutazione della indennità di espropriazione deve limitarsi al se le norme sulla valutaziine di essa indennità, stabilite dalla legge sul risanamento di Napoli ed estese dalla legge 7 luglio 1907 all'espropriazione per lavori ferroviari, siano applicabili nel caso di espropriazione di aree fabbricabili, non insistendosi ulteriormente dalla Mandara, almeno per quanto desumesi dalle difese, spiegate con le comparse e svolte con la memoria, nell'altro assunto della loro inapplicabilità nelle espropriazioni parziali.

Assunto che fu, a giusta ragione, respinto sulla sentenza appellata, perchè giuste le perspicue considerazioni in questa contenute, dalle espressioni testuali dalle leggi dianzi cennate si desume, che tutte le espropriazioni tanto totali che parziali, sono indistintamente comprese e disciplinate dalle leggi anzidette, e perchè inoltre la esclusione delle seconde non risponde a considerazioni logiche e ad esigenze giuridiche.

Alle prime, in quanto si avrebbe l'assurdo risultato di una difesa dello Stato contro immoderate ingordigie di speculatori od iperboliche valutazioni e stime peritali solo nei rarissimi casi dell'espropriazioni totali, e non in quelle parziali, che formano larghissima parte dell'espropriazione ferroviaria.

Alle seconde, in quanto essendo possibile, anche nelle parziali, di ottenere il secondo termine della media previsto dalla legge del 1885 (fitto certo od imponibile catastale) mancherebbe ogni motivo per non applicare la regola sancita nel cap. dell'art. 3° delle disposizioni preliminari ed il principio per il quale si deve ricorrere alla legge generale solo per quelle parti che non siano regolate dalla legge speciale.

Che tutto il ragionamento del Tribunale a sostegno della tesi adottata con la pronunzia impugnata si può riassumere nelle seguenti proporzioni.

Non essere possibile media, ossia a dare una aritmetica equazione fra due valori pressochè equivalenti, quando manchi il fitto o l'imponibile che costituisce uno dei termini della medesima.

Con l'imporre una media, nella quale uno dei termini sia uguale a zero, si verrebbe ad attribuire un'indennità che non è come lo Statuto impone ed il codice civile sull'espropriazione per

ma una vera spoliazione, privandosi il proprietario della metà del valore di esso bene.

Avere il legislatore voluto sempre conformarsi a questi precetti cardinali di giustizia pura, e non contraddirvi come è dimostrato chiaramente dalla legge per Roma 11 luglio 1907, per la quale è adottata una speciale disciplina per la espropriazione delle aree fabbricabili. Che le suindicate proposizioni non rispondono ai precetti del diritto.

La edificabilità di un terreno, la possibilità di costruire altri piani di un edificio, la presenza di sorbenti utilizzabili, l'amenità del sito e via dicendo, sono non cose, ma modi di essere, qualità od attributi delle medesime, e talvolta anche delle loro parti costitutive, per i quali desse s'invidualizzarono, e se comuni a più di loro valgono raggrupparle in ispecie.

Indiscutibilmente tutte queste qualità ,come che rispondenti ad altrettante utilità che si traggono o si possono trarre dall'uso di un bene, hanno la loro influenza nella formazione dei prezzi in libere contrattazioni, prezzo però che sonb non la somma dei valori di ciascuna di dette qualità singolarmente considerate, ma unità rispondenti al complesso di tutte le utilità di un bene e che, come ogni altra unità, hanno un'esistenza per loro stante di fronte alle loro parti costitutive.

La controversia presente non sta però nel fissare i principî economici regolanti la origine del prezzo, ma bensì nell'indagare quale sia la natura giuridica dei due termini: valore venale, e valore redditizio, che la legge per Napoli contrappone fra loro per averne a risultante la determinazione di una indennità che deve essere l'equivalente uella metà della somma dei cennati valori.

Che per stabilire la natura giuridica del valore redditizio deve essere tenuto presente, che l'anzidetta legge nell'imporlo a secondo termine del ragguaglio, volle costituire non un duplicato della valutazione, informandolo a criteri diversi da quelli seguiti dal perito e prescritti dalle leggi economiche, lo che sarebbe stato o ozioso o vizioso, ma un correttivo, una misura moderatrice dei prezzi. Dato tale scopo, poco importa l'integrità o l'omogenità dei due termini del rapporto, a secondo che nel valore redditizio si riproducono o non tutti i valori di uso in esse od in paese della cosa espropriata, perchè eterogenei ed omogenei cne siano resta sempre certo che il rapporto rispondeva sempre ai fini propostisi.

Importa invece moltissimo di rendere, legislativamente. il secondo termine della media certo od indeclinabile. Lo che fu fatto per il presciegliere a moderamento un valore prefittizio, non in potentia ma in atto, perchè tale, è quello che deve essere desunto da fitto o dall'imponibile catastale.

Lo che fu fatto anche con l'aggiungere, come si desume anche dall'art. 13 della cennata legge, e da una interpretazione ormai pacifica, che un tale valore sia capitalizzato, perchè in allora si sarebbe lasciato all'arbitrio del perito di fissare la ragione del ragguaglio, ma sommato o, come dice la legge con espressione desunta da quella inglese nell'espropriazione per pubblica utilità, conservato per dieci anni.

Meno difficile è poi lo stabilire quale sia il significato giuridico del valore venale dell'immobile espropriato, che non può essere diverso da quello definito dall'art. 30 della legge del 1865 e cioè del giusto prezzo, che si sarebbe avuto in una libera contrattazione di compra-vendita.

Che se questa è adunque la finalità propostasi dal legislatore del 1885, questi i significati per quanto desumesi dalle prescrizioni della stessa legge o di leggi analoghe, voluti attribuire alle parole da esso adoperate, è non interpretare la legge, e cioè rendere chiaro il contenuto di essa, ma sovvertirla, l'andare indagando se il valore redditizio corrisponde o non a quello di uso ed il rapportarlo non al valore venale, ma ad un valore di maniera, in contraddizione con i principî economici e rispondente non alla cosa espropriata, ma ad un immobile estratto privo, se non di tutte delle peculiari sue qualità che lo individualizzano e lo rendono pregevole.

E poi vero interpretando la legge in siffatta guisa non solo si attribuirebbe al legislatore un pensiero che, come si è visto. non ha mai avuto, creando una diversificazione fra valori redditizi. in atto ed in potentia, ma si renderebbe la sua volontà di fissare il secondo termine della media in modo certo ed indeclinabile un *telum imbelle sine actu*. Imperocchè si abbandonerebbe all'arbitrio del perito e di ogni altro interprete, arbitrio che viceversa fu voluto bandire, lo stabilire quali delle qualità dello immobile espropriando trovino la loro rispondenza nel valore redditizio e quali non, escludendo per queste ultime ogni media.

Che per potere adunque opinare diversamente occorrerebbe prendere le mosse non del criterio delle qualità peculiarie di un bene, criterio che riscritinerebbe per altra via gli stessi mali ai quali fu voluto porre rimedio, ma dimostrare che per la legge per Napoli e per quelle che vi si riparano sussista non più la classica distinzione degli immobili in urbani e rustici, ma una distinzione plurima o quanto meno non tripartizione in urbani, rustici ed aree fabbricabili, per dedurne che, avendo il legislatore fissato il valore redditizio rispetto alle due prime classi, ha perciò lo stesso voluto, in omaggio ai suesposti criterî di giustizia pura, non riferirlo anche alla terza.

Ciò che non è. Perchè ai tempi della promulgazione della legge per Napoli non eravi, in diritto civile come nelle leggi fiscali, altra distinzione all'infuori di quella classica.

Anzi l'essersi voluto, malgrado le contrarie osservazioni durante la discussione della legge, presciegliere a termine del ragguaglio anche il valore redditizio dei beni rustici prova chiarissimamente due cose: primariamente che per i fini propostisi dal legislatore si volle sorpassare anche nei difetti industrialmente inerenti al catasto del 1886, secondariamente che non fu prèso in considerazione l'attributo della fabbricabilità, come del resto non lo fu quello della sovraedificabilità, del quale, trattandosi di terreni nell'interno dell'abitato e ad esso attigui, questi erano certamente dotati.

Poco monta ciò: ai fini dell'interpretazione della legge, il fatto che al tempo in cui fu promulgata quella del 7 luglio 1907 era già introdotta in diritto la distinzione delle aree fabbricabili, nonchè l'altro fatto che in altra legge coeva, quella per Roma, erasi adottata una speciale disciplina per la espropriazione delle medesime.

Difatti la legge dell'8 luglio 1904 non intese distinguere le aree dei fondi nei quali erano compresi anche per la legge del 1886 nella perequazione fondiaria, sibbene aggiungere, per ragioni fiscali e di utilità sociale, all'imposta fondiaria una nuova imposta per quei terreni che fossero siti nel perimetro della città e non adibiti in modo stabile ad uso agricolo od industriale. Ma a prescindere da questo riflesso rendesi manifesto, che il legislatore del 1907 con il non avere voluto benchè non ignaro della distinzione, diffe-

renziare le aree dai fondi, e con l'essersi riferito senza quelle limitazioni che pure apportò con la legge per Roma, *sic et simpliciter* alla legge per Napoli, ha dimostrato palesamente la sua intenzione di non escludere dalla media anche le aree proprio per conseguire l'intento, indicato nella relazione Gianturco di arginare la sfrenata speculazione nelle stesse. Oltre di che rapportando la legge per Roma a quella per Napoli si paragonano tra loro, contro ogni canone logico, elementi eterogenei, in quanto che con la prima non fu voluto creare un correttivo della stima peritale, ma bensì adottare un nuovo metodo di valutazione sostituendo alla stima la dichiarazione di valore da parte del proprietario per il duplice fine di semplificare il processo di liquidazione dell'indennità e di aumentare la produttività dell'imposta nelle aree attribuendo virtù decisiva per ogni effetto al valore dichiarato per l'accertamento della imposta.

Che non è nemmeno esatto che con il volgere le prescrizioni della legge a favore della causa espropriante ed a danno dello espropriato, la si interpreterebbe contro il fine propostosi, quale fu quello di favorire quest'ultimo, contemperando il basso valore venale di edifici malsani con i loro redditi elevatissimi a causa della densità della popolazione.

Quanto fu dimostrato circa la determinazione del valore redditizio, la estensione sua ai fondi rustici, le varie prescrizioni della medesima legge relativa alla risoluzione dei termini fissati dalla legge relative alla risoluzione dei termini fissati dalla legge del 1865, persuadono che l'intento di qualche proponente la legge non divenne *l'intentio legis*.

Ma anche ad essere diversamente è fuori di ogni discussione che tale non fu lo spirito delle leggi successive per le quali la legge di Napoli fu estesa ad altre parti del Regno, in cui non erano riprodotte le condizioni della industria edilizia napoletana, e tale non fu particolarmente quella della legge 7 luglio 1907, che è informata all'idea di favorire la causa espropriante in vista delle esigenze del riordinamento ferroviario, siccome desumesi dalla facoltà concessa all'espropriante di giovarsi nei luoghi, nei quali fossero vigenti, di disposizioni legali, a lei già favorevoli.

Che non è del pari esatto che con una interpretazione siffatta si verrebbe, contro ogni canone di giustizia distributiva, ad autorizzare la spoliazione del privato.

In difetto, se sussiste, dovrebbe essere corretto dal legislatore e non dal magistrato, chiamato ad applicare le leggi, buone o cattive che siano.

Ma non lo è. In tesi perchè l'eventuale limitazione dell'incremento del prezzo a favore della collettività è legittima di fronte ad un aumento di valore frutto di fortuna all'infuori di ogni contributo del proprietario, e di fronte al godimento per molti anni del beneficio di un onere contributivo inferiore al valore effettivo dell'area. In ipotesi perchè per una parte di fondo acquistato nel 1860 per circa 103 mila lire, la Mandara consegue la cospicua indennità di oltre lire 366 mila.

Che pertanto essendo il fondo Mandara produttivo di reddito agricolo, ed inscritto come tale in catasto, e potendo quindi stabilirsi il valore redditizio imposto dalla legge del 1865, devono essere applicate in ogni loro parte le norme sancite dall'art. 13 della cennata legge, e quindi l'appello delle Ferrovie merita accoglimento.

Che diversa deve essere la decisione sul gravame Mandara. Il primo motivo di esso relativo al momento della determinazione dell'indennità è effetto di un mezzo equivoco, perchè come risulta dalla valutazione dell'indennità al tempo nel quale venne emanato il decreto di occupazione, ma tennero presente quella data a solo scopo di escludere, in omaggio all'art. 43 della legge del 1865, le innovazioni e le migliorie fatte dopo la pubblicazione dell'avviso del deposito del piano di esecuzione e che ai sensi di legge si presumono fraudolenti.

Che circa al secondo motivo devesi distinguere, come insegnano dottrina e giurisprudenza, la potenzialità edificatoria, e cioè l'attitudine di un terreno alla sopraelevazione di un edificio dalla possibilità e cioè dalla convenienza di trasformare un terreno da agricolo in edilizio, che costituendo un attributo in atto, e non come la prima, una mera speranza, deve essere compresa nella determinazione del valore venale.

Ora dalla relazione di perizia risulta che, tenuto conto e delle peculiari condizioni vantaggiose del fondo, e dello sviluppo demografico di questa città, questo fondo non può reputarsi dotato nella sua totalità del requisito della edificabilità inteso nei sensi sopraindicati. Difatti esso è sito nella parte meno sana della piana dei Bagnoli, è costeggiato dal canale della bonifica, che dall'un canto

impedisce il libero accesso alla strada Bagnoli e dall'altra nuoce con le cattive esalazioni, è separato dalla via provinciale verso Piazza Pilastri da una zona di proprietà della provincia di mq. 480, è confinante a mezzogiarno con la strada Campagna, che è di livello superiore, donde una rilevante servitù di scolo a carico del fondo espropriato.

E giustamente i periti trovarono una riprova della niuna convenienza economica di trasformare il fondo da agricolo in edilizio nel fatto, che rimase categoricamente ineseguito un progettò di edificazione formato fin dal 1886 quantunque si fossero pure avanzate richieste ed ottenute concessioni dalle varie autorità amministrative. Lo che dimostra che in un periodo di ben ventitrè anni la stessa proprietaria non solo non ha creduto utile di mettere ad esecuzione il disegno di costruire sul suolo proprio, ma non ha anche avuto richieste di affitto di aree edificatorie. Contro cio si oppone che i difetti sopra mentovati erano, come ammettono gli stessi periti, non difficilmente eliminabili, che l'espropriata aveva destinato di trasformare l'intero fondo in edilizio, progettandovi la costruzione di venti villini, che questo stesso fondo è compreso nel piano di risanamento ed ampliamento della città di Napoli, compilati dagli ingegneri municipali.

Però come ben rilevarono i periti, la eliminazione di quei difetti avrebbe conferito al fondo la potenzialità, non la possibilità edificatoria che fu dagli stessi qualificata per prettamente utopistica in base ad argomenti validissimi, desunti dal movimento della popolazione della città e dello sviluppo economico ed edilizio della regione di Fuorigrotta e della contrada nella quale il fondo è posto.

Data poi la notoria condizione di tutta quella contrada compresa fra le colline di Posillipo e la via nuova dei Bagnoli e fra la località Pilastri e lo stabilimento dell'Ilga appare facile il dubbio che il progetto della costruzione dei venti villini, dato anche il tempo in cui fu formato (1909) non sia che un atto preordinato a conseguire una maggiore indennità. Ma checchessia, di ciò è palese che non basta l'intendimento subbiettivo del proprietario a conferire ad un suolo il carattere ed il valore intrinseco di suolo edificatorio che è dipendente invece dalla convenienza economica della trasformazione.

Il terzo ed ultimo argomento non ha alcun valore perchè il piano di risanamento ed ampliamento fu coordinato all'impianto in quel sito della futura stazione della direttissima ed è quindi indipendente da utilità acquisita in seguito all'esecuzione della opera pubblica.

Che dalla Mandara s'impugna la perizia perchè i periti avrebbero omesso di stimare un fabbricato con il fronte nella piazza Pilastri ed una stalla con ingresso nella via Campagna compresi nella zona espropriata, e per i quali l'Amministrazione delle Ferrovie aveva offerto L. 12.600. Ma i periti non sono incorsi negli errori loro imputati, in quanto che, come si desume dalla loro relazione e come risulta dal catasto, questi fabbricati erano rurali perchè addetti all'azienda agricola per gli indispensabili ed ordinarî bisogni di essa.

Ciò posto essi si regolarono bene con il non dare a questi fabbricati, come aveva fatto l'ente espropriante, un valore separato, ma tenendone invece conto nella stima del valore venale del fondo espropriato, perchè l'utile di tali fabbricati si confonde nel complesso della produzione del fondo.

Che altresì insussistente è l'ultimo rilievo mosso ai periti di avere mancato di assicurare le residue parti del fondo espropriato

Imperocchè è detto nella relazione peritale, che i muri di chiusura debbono avere l'altezza di metri 2.60, è statuito che gli scoli d'acqua debbono essere responsabili, è imposta l'apertura di un vano, chiuso con cancello di ferro, lungo la via Campagna per dare ingresso ai quattro residui appezzamenti 2 e 4 debbono avere uno stradone interno battuto.

E queste novelle opere appaiono pienamente sufficienti ed adeguate allo scopo propostosi.

È ovvio poi che laddove nell'eseguimento delle opere stesse l'espropriante incorra in colpevole ritardo sarà allora il caso per la Mandara di esperire le debite azioni per il momento le doglianze stesse sono inammissibili.

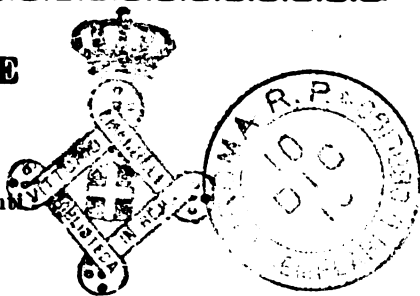
Che l'accoglimento dell'appello delle Ferrovie importando il rigetto dell'opposizione Mandara deva questa, come soccombente, essere condannata alle spese dell'intero giudizio.

ANNO VI - N. 49

4 DICEMBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti.

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 387. — Sistemazione del segnalamento della stazione di Portonaccio verso le stazioni di Roma (S. Lorenzo, Termini, Tuscolana e Prenestina) . . . . Pag. 783

Ordine di Servizio N. 388. — Tariffe internazionali Parte II-B, Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane . . . . . . » 784

Ordine di Servizio N. 389. — Servizio diretto italo-francese (P. L. M.) . . . . » 785

Ordine di Servizio N. 390. — Servizio merci italo-belga . . . » 788

Ordine di Servizio N. 391. — Biglietti di abbonamento per studenti » 789

Ordine di Servizio N. 392. — Commissioni consultive centrale e compartimentali per le case economiche dei ferrovieri. . . » ivi

Ordine di Servizio N. 393. — Servizio italo-germanico. . . . » 794

Comunicato. . . . . » 795

Roma, dicembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata illimitata:***

*Circolare N. 19*v. — Trasporti di collettame a G. V. durante il periodo delle Feste Natalizie e di Capo d'Anno . . . . . **Pag.** 217

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Sentenza . . . . **Pag.** 307

Ordine di Servizio N. 387. (M. e L.).

Sistemazione del segnalamento della stazione di Portonaccio verso le stazioni di Roma (S. Lorenzo, Termini, Tuscolana e Prenestina).

In dipendenza dello spostamento dei binari di corsa e dell'allacciamento della stazione di Portonaccio col nuovo deposito locomotive di Roma S. Lorenzo, di cui l'ordine di servizio N. 304-1912, venne provveduto alla sistemazione del segnalamento, lato Roma, della stazione stessa e della relativa cabina B. di manovra, posto di blocco N. 2.

Pertanto, dalle ore 14 del giorno 20 dicembre 1913 i segnali della predetta stazione di Portonaccio verso Roma S. Lorenzo, Roma Termini, Roma Tuscolana e Roma Prenestina saranno quelli risultanti dallo schizzo allegato al presente ordine di servizio.

Dallo schizzo si rilevano altresì le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, le leve da cui i segnali e i deviatoi sono manovrati, e, per i semafori a più ali, i binari o il fascio di binari a cui ciascuna ala comanda, ed infine i consensi lettri ai quali è vincolata la manovra dei segnali che comandano ai treni da e per Roma S. Lorenzo ed alle locomotive da e per il Deposito.

I dischetti bassi comandano tanto ai treni che alle manovre.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali di avviso sono da considerarsi tutti di 1ª categoria.

Il presente ordine di Servizio sostituisce, per quanto riguarda lo schizzo degli impianti, lato Roma, della stazione di Portonaccio, quello N. 234-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45, 46 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di Servizio N. 388. (C).

Tariffe internazionali Parte II-B, Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane.

Con validità dal 10 dicembre p. v., nelle colonne 2 e 3 dell'« Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confini » (edizione 1° settembre 1913) si dovranno sostituire alle attuali indicazioni quelle contenute nell'allegato A al presente Ordine di Servizio.

In seguito all'estensione del servizio italo-francese alle stazioni di Isola Capo Rizzuto, Livorno *Centrale*, Milano *Porta Vittoria*, nelle colonne da 1 a 6 dovranno esporsi, di contro ai nomi delle predette stazioni le indicazioni seguenti:

Pag. 88 Isola Capo Rizzuto (**67** I, **30** II a X) .	9	10	1313	1394	1312
» 94 Livorno *Centrale* (114) (*).	3	3	336	451	437
» 102 Milano *Porta Vittoria* (117) (*) . . .	35	14	296	251	143

Dovranno poi essere introdotte, per le stazioni sottoindicate, le seguenti indicazioni annullando le corrispondenti, che eventualmente esistessero:

Pag. 56	- Catania Acquicella	colonna 8	- 1472
» 99	- Marsala	» 22	- 1671
» 100	- Messina *Porto*	» 6	- 1449
» 102	- Metaponto	» 6	- 1113
» 128	- Piaggione	» 4	- 332
» 138	- Premosello	» 6	- 36
» 164	- Santuario	» 4	- 114
» 170	- Siena	» 5	- 542

L'indicazione delle stazioni di appoggio esposte di contro alle stazioni di Passirano Superiore e S. Giano, dovranno essere modificate come segue:

Pag. 124 - Passirano Superiore [**14**].
» 154 - S. Giano (2) [**51** I e II, **5** III, **40** IV, **32** VI a X].

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 389. (C).

Servizio diretto italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 309-1913).

A partire dal 10 dicembre 1913, nel testo italiano della tariffa diretta italo-francese (edizione 1° gennaio 1907) dovranno essere apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte:

1°) *Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe.* Capo I. parag. I. - *Norme generali.* - Aggiungere il seguente punto 7:

7. — La presente tariffa è specialmente applicabile ai trasporti effettuati tra le stazioni francesi, comprese nel relativo elenco, e quelle italiane, direttamente ammesse alla corrispondenza diretta (vedi « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine - Parte II B - fascicolo 1°). Tuttavia essa può essere ugualmente applicata ai trasporti da o per una stazione francese, contenuta nell'elenco, ed in destinazione o provenienza di una stazione italiana non ammessa alla corrispondenza diretta e ciò secondo le norme qui sotto indicate.

Prescrizioni speciali per il percorso italiano.

Se lo speditore non ha indicato sulla lettera di vettura alcuna stazione di ricarteggio, o se ha prescritto quella indicata nell'elelenco delle stazioni italiane accanto al nome della località di origine (Parte II B fascicolo 1°), si applicano, per il *complessivo* percorso Italiano (cioè dalla stazione italiana non ammessa al punto di confine o viceversa), i prezzi della presente tariffa.

Se, invece, il mittente ha chiesto l'appoggio ad una stazione ammessa, diversa di quella stabilita. si applicheranno i prezzi della tariffa diretta per il solo percorso italiano compreso tra la stazione di appoggio chiesta ed il punto di confine o viceversa, mentre, per il rimanente percorso, tra la stazione mittente e quella di appoggio o viceversa, si applicheranno i prezzi della tariffa interna con l'intero diritto fisso spettante.

Prescrizioni speciali per il percorso estero.

Per il percorso non italiano si applicano i prezzi della presente tariffa.

In conseguenza di quanto sopra l'attuale elenco delle stazioni italiane (pagine 115-137 della tariffa) resta abrogato e sostituito dalla pubblicazione a parte « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine (Parte II-B - fascicolo 1, edizione 1, Settembre 1913 ».

2°) *Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe.* Capo I parag. XIII. - « *Trasporti a piccola velocità - categoria* b) - *vagoni cisterna e vagoni serbatoi* (pagina 16 » - Accanto alle voci « Acquavite semplice, alcool denaturato, alcool metilico, alcool non nominato, essenza di trementina, essenze minerali (escluse le vegetali), flemma, olii minerali, olio di anilina » porre il segno (*) da riportarsi a piè di pagina con la nota seguente:

(*) I trasporti in vagone serbatoio dei liquidi infiammabili contrassegnati da (*) sono soltanto ammessi da e per le stazioni, di cui all'avvertenza 8, pagina 4 dell' « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine (Parte II B - fascicolo 1°) ».

3°) *Avvertenze relative ai prezzi di trasporto per la percorrenza estera.*

« *Rispedizione al punto di confine italiano* (*pagina* 250) ».

Le norme attuali vengono abrogate e sostituite dalle seguenti:

« I prezzi risultanti dalla presente tariffa per il trasporto da una stazione italiana ad una francese o viceversa, non sono applicabili che alle spedizioni eseguite direttamente dalla Francia all'Italia od in direzione opposta, senza dar luogo ad alcuna rispedizione alla frontiera italiana.

Tuttavia le tasse indicate per il percorso non italiano sono applicabili, sotto le condizioni qui appresso esposte, ai trasporti rispediti al punto di frontiera italiano:

1. I trasporti di merci in genere a vagone completo tassati coi prezzi esteri della tariffa eccezionale P. V. N. 31 possono essere rispediti in qualunque dei punti di frontiera (Modane ed Iselle) a scelta della parte.

2. Per tutti gli altri trasporti, la rispedizione non può aver luogo che al punto di frontiera secondo l'istradamento prescritto dalla tariffa e sempre quando la rispedizione si effettui integral-

mente per tutta la merce costituente il trasporto; la lettera di vettura della spedizione originaria dovrà sempre indicare la destinazione definitiva. I trasporti, per i quali la lettera di vettura della spedizione originaria non indica la stazione definitiva di destinazione, non possono usufruire delle presenti disposizioni che in via di rimborso.

3. In tutti i casi la ferrovia non rilascia la merce che per rispedirla alla destinazione definitiva. I trasporti non rispediti totalmente dal punto di confine all'Italia, se trattasi di merci in provenienza da stazioni francesi, ed alla Francia, se trattasi di merci in provenienza da stazioni italiane, sono esclusi dal beneficio della presente tariffa.

4. Le tasse sul percorso *non* italiano vanno computate, com'è stabilito per le spedizioni eseguite direttamente, in base alla presente tariffa da e per Iselle transito, Modane stazione e Ventimiglia stazione, secondo i casi. Sul percorso italiano i trasporti saranno tassati coi prezzi delle tariffe interne italiane.

A Modane stazione ed a Ventimiglia stazione la rispedizione si eseguisce nelle stazioni medesime.

La rispedizione dei trasporti istradati via Iselle confine (*) dovrà essere effettuata:

a) Per le spedizioni dalla Francia verso l'Italia a Domodossola.

b) per le spedizioni in senso inverso a Brigue.

Per la detta rispedizione a Domodossola od a Brigue viene riscosso un diritto fisso di lire 0,50 per tonnellata, per i soli trasporti tassati in base ai prezzi fissi speciali previsti per le relazioni tra alcune stazioni francesi vicine al confine franco-svizzero ed Iselle transito (pagina 303-305 per la Grande Velocità e 450-455 per la Piccola Velocità).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

(*) Iselle confine non è stazione ma un semplice punto di confine per congiunzione delle quote italiane con quelle estere.

Ordine di Servizio N. 390. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 357-1913).

Nella nuova tariffa dei *Carboni* del servizio italo-belga, attuata col 1° novembre 1913, saranno da apportare le seguenti modificazioni:

			Chilometri attuali	Chilometri modificati
Pag.	175 - Dampremy (Charb.) Charb de Sacré-Madame (puits Piche et Campagne)	Chiasso. .	897	896
»	175 - Flénu Central.	Pino . . .	904	900
»	179 - Marcinelle	Chiasso. .	896	895
		Pino . . .	856	855
		Iselle. . .	829	828
»	179 - Monceau-Charb. de Monceau-Fontaine Puits N. 18	Pino . . .	860	859
		Iselle. . .	833	832

Pag. 175 - Flénu (Charb.) Levant du Flénu (3) - Iselle: Il prezzo per 10 tonnellate esposto in 1,91, deve essere rettificato in 1,93.

» 180 - Ransart-Chiasso: Il prezzo per 60 tonnellate esposto in 2,45, deve essere cancellato.

Distribuiti agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 391. (C.).

Biglietti di abbonamento per studenti.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907 e 106-1910).

Completato con le aggiunte e modificazioni resesi necessarie, si comunica il nuovo elenco (Allegato A) delle R.R. Università o Istituti Superiori pareggiati, previsti dal comma *a*) del punto 2° dell'allegato 6-B alle tariffe.

In pari tempo, per norma specialmente delle stazioni abilitate al rilascio dei biglietti di abbonamento per studenti, si unisce l'elenco (allegato B) delle scuole dipendenti dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, di quelle secondarie governative e degli istituti pareggiati, di cui al punto 2-*b*) del su citato allegato 6-B alle tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 392. (P.).

Commissioni consultive centrale e compartimentali per le case economiche dei ferrovieri.

Si porta a conoscenza del personale che la Commissione consultiva centrale e le Commissioni consultive compartimentali per le case economiche dei ferrovieri, di cui all'art. 7 della legge 14 luglio 1907, N. 553, modificato dal Regio Decreto 28 giugno 1912, N. 728, risultano costituite come in appresso:

COMMISSIONE CONSULTIVA CENTRALE.

Presidente:

ROTA comm. ing. Cesare - Ispettore superiore - *Consigliere d'Amministrazione*.

Membri:

CRESCENTINI cav. uff. ing. Alessandro - *Sotto capo servizio.*

POLLINI cav. ing. Luigi - *Ispettore Capo.*

BUFFOLI comm. Luigi - *Presidente Unione Cooperativa, Milano.*

MAGALDI gr. uff. dott. Vincenzo - *Vice presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Nazionale d'Assicurazioni.*

SPOSATO Federico - *Operaio di 2ª classe - Rappresentante la 21ª categoria del personale.*

FANTINI Giulio - *Guardafreno - Rappresentante la 39ª categoria del personale.*

CANDELORO dott. Vincenzo - *Ispettore principale - Rappresentante la 2ª categoria del personale.*

COMMISSIONI CONSULTIVE COMPARTIMENTALI.

Torino.

CURTI cav. ing. Camillo - *Ispettore Capo - Membro.*

FRANZERO cav. ing. Giovanni - *Ispettore Capo - Membro.*

DE GREGORI Camillo - *Ispettore principale - Membro.*

TABASSO ing. Cesare - *Ispettore principale - Membro.*

BIANCO Giuseppe - *Applicato - Delegato della 30ª categoria del personale - Membro.*

TORDELLA Ferdinando - *Usciere - Delegato della 9ª categoria del personale - Membro.*

TARTAGLINO Giacomo - *Capo squadra alle merci - Delegato della 33ª categoria del personale - Membro.*

Milano.

BERTACCHI cav. ing. Dante - *Ispettore Capo - Membro.*

LAVAGNA cav. ing. Agostino - *Ispettore Capo - Membro.*

PEDRAZZINI cav. ing. Edoardo - *Ispettore Capo - Membro.*

NEGRI ing. Carlo - *Ispettore principale - Membro.*

MOMBELLI Giuseppe - *Assistente dei Lavori - Delegato della 4ª categoria del personale - Membro.*

MAGNASCO Tomaso - *Applicato principale - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

COLLI Rodolfo - *Guardafreno - Delegato della 39ª categoria del personale - Membro.*

Genova.

FERRARIO cav. ing. Rinaldo - *Ispettore Capo - Membro.*

SIGNORELLI cav. ing. Giuseppe - *Ispettore Capo - Membro.*

REBUFFA prof. Giuseppe - *Ispettore principale - Membro.*

BONASI ing. Francesco - *Ispettore - Membro.*

PALAZZI Narciso - *Capo squadra alle merci - Delegato della 33ª categoria del personale - Membro.*

PARDINI Alberto - *Aiutante applicato - Delegato della 7ª categoria del personale - Membro.*

MORSELLI Quirino - *Applicato tecnico - Delegato della 4ª categoria del personale - Membro.*

Venezia.

SOMETTI cav. ing. Pietro - *Ispettore Capo - Membro.*

TAITI cav. ing. Scipione - *Ispettore Capo - Membro.*

BERNARDI ing. Massimo - *Ispettore principale ff. Ispettore Capo - Membro.*

PALOSCHI ing. Antonio - *Ispettore principale - Membro.*

RUSCONI Luigi - *Capo conduttore - Delegato della 38ª categoria del personale - Membro.*

PARODI Dante - *Deviatore - Delegato della 34ª categoria del personale - Membro.*

FERRONI rag. Giuseppe - *Applicato - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

Bologna.

MAGNAGHI cav. uff. ing. Gustavo - *Capo Divisione - Membro.*

COEN cav. ing. Giustiniano - *Ispettore Capo - Membro.*

LOMBARDINI cav. ing. Martino - *Ispettore Capo - Membro.*

TOGNINI cav. rag. Cesare - *Ispettore principale - Membro.*

MAGGESI Arturo - *Sotto capo ufficio - Delegato della 3ª categoria del personale - Membro.*

LAMIONI Luciano - *Guardaportone - Delegato della 24ª categoria del personale - Membro.*

ANSALONI Ezio - *Cantoniere - Delegato della 16ª categoria del personale - Membro.*

Firenze.

BIGAZZI cav. ing. Silvio - *Ispettore Capo - Membro.*

CANALE cav. uff. Anselmo - *Ispettore Capo - Membro.*

GARBINI cav. ing. Silvio - *Ispettore Capo - Membro.*

TIRINNANZI cav. geom. Paride - *Ispettore Capo - Membro.*

STIATTI Tomaso Mario - *Aiutante applicato - Delegato della 31ª categoria del personale - Membro.*

ALESSANDRINI Alessandro - *Applicato principale - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

NERI Napoleone - *Capo conduttore - Delegato della 38ª categoria del personale - Membro.*

Roma.

DORE cav. ing. Silvio - *Ispettore Capo - Membro.*

GIACHI cav. Michele - *Ispettore Capo - Membro.*

GARDINI cav. Cesare - *Ispettore principale - Membro.*

PELLEGRINI ing. Alcide - *Ispettore - Membro.*

BRESSA Gio Batta - *Operaio di 1ª classe - Delegato della 22 categoria del personale - Membro.*

DE SANCTIS Gaetano - *Applicato - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

COLELLA Emilio - *Applicato - Delegato della 30ª categoria del personale - Membro.*

Ancona.

CARDONE cav. ing. Raffaele - *Capo Divisione - Membro.*

MARCONCINI Ferruccio - *Ispettore principale - Membro.*

FISSORE SOLARO conte Boniforte - *Ispettore principale - Membro.*

BARBIERI ing. Lodovico - *Ispettore - Membro.*

MARCHETTI Aroldo - *Applicato - Delegato 6ª categoria del personale - Membro.*

VALLE Gustavo - *Fuochista - Delegato della 19ª categoria del personale - Membro.*

LARDANI Eurino detto Enrico - *Applicato tecnico - Delegato della 4ª categoria del personale - Membro.*

Napoli.

PONTICELLI cav. ing. Giulio - *Ispettore capo - Membro.*

GIGLI ing. Luigi - *Ispettore principale - Membro.*

ALTAMURA ing. Saverio - *Ispettore - Membro.*

PATRIZI rag. Alfredo - *Capo magazzino - Membro.*

DURANTE Alfredo - *Capo conduttore - Delegaro della 38ª categoria del personale - Membro.*

CURZIO Eugenio - *Macchinista - Delegato della 18ª categoria del personale - Membro.*

MISIANO Francesco - *Applicato - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

Bari.

FABIANO cav. ing. Pantaleo - *Ispettore capo - Membro.*

VISTARINI cav. ing. Attilio - *Ispettore Capo - Membro.*

CONTINELLI ing. Ernesto - *Ispettore principale - Membro.*

PORTA avv. Carlo - *Ispettore principale - Membro.*

MASTRODOMENICO Vito - *Capo tecnico di 2° grado - Delegato della 40ª categoria del personale - Membro.*

FALIERI Raffaele - *Macchinista - Delegato della 18ª categoria del personale - Membro.*

BANCALE Emilio - *Aiutante applicato - Delegato della 7ª categoria del personale - Membro.*

Reggio C.

MAZIO cav. ing. Edoardo - *Ispettore Capo - Membro.*

NORCEN cav. ing. Vincenzo - *Ispettore Capo - Membro.*

BONACINI ing. Giuseppe - *Ispettore principale - Membro.*

SABELLI ing. Pardo - *Ispettore - Membro.*

CIMINO Giuseppe - *Applicato - Delegato della 30ª categoria del personale - Membro,*

SCHIAVELLI Alessandro - *Guardafreno - Delegato della 39ª categoria del personale.*

BARBATI Giuseppe - *Applicato - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

Palermo.

COTTONE ing. Vincenzo - *Ispettore principale - Membro.*

DI BLASI cav. Antonino - *Ispettore principale - Membro.*

PATTI ing. Pasquale - *Ispettore principale - Membro.*

MISTRETTA rag. Antonino - *Capo ufficio - Membro.*

COSSÙ Stefano - *Macchinista - Delegato della 18ª categoria del personale - Membro.*

MERCADANTE Vito - *Applicato - Delegato della 6ª categoria del personale - Membro.*

MUSCOLINO dott. Antonino - *Capo gestione di 1º grado - Delegato della 29ª categoria del personale - Membro.*

N. B. — La Presidenza delle Commissioni Compartimentali spetta, in forza del Regio Decreto n. 906 del 5 agosto 1912, ai rispettivi Capi Compartimento.

Ordine di Servizio N. 393 (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 1º dicembre 1913, essendo stata ammessa al servizio diretto italo-germanico la stazione di Castiglioncello, nelle colonne 14, 15 e 16 della pagina 55 della Parte II B fascicolo 1 (1/9-913) delle tariffe internazionali dovranno inserirsi rispettivamente, di contro al nome della stázione stessa, le distanze di Km. 394, 370 e 542 e in quelle 12 e 13 una lineetta.

Col 16 dicembre 1913 la stazione di Deutschoth Lst. Redingen viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 serie *p* pei trasporti a vagone completo di ferro e acciaio greggi o vecchi.

All'uopo la detta stazione dovrà introdursi nell'elenco delle stazioni germaniche, a pag. 20 della Parte II A, (dopo Deutschoth), colle seguenti distanze:

Els Deutschoth Lst. Redingen	—	703	663	636	954	—

e nella eccezionale 1 serie *p* a pag. 220 coi seguenti prezzi:

Deutschoth Lst Redingen	Chiasso. . .	1.87
	Pino	1.75
	Iselle . . .	1.67
	Peri	2.62

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

COMUNICATO

Alle domande avanzate da alcuni Rappresentanti per ottenere la corresponsione di un compenso per lavoro notturno per quelle categorie di personale che ne sono prive e per l'aumento delle indennità analoghe esistenti, avevo risposto che l'Amministrazione non poteva accoglierle nel modo formulato, ma solo avrebbe dapprima potuto provvedere per la graduale corresponsione dell'indennità in misura più ridotta di quella domandata e cominciando dalle categorie per le quali il provvedimento è più giustificato. L'attuazione di tale programma era subordinata alla disponibilità del bilancio.

Ora il Consiglio di Amministrazione nella sua adunanza del 21 novembre u.s., visti i risultati del decorso esercizio finanziario e le previsioni di quello in corso, ha approvato, in base alla facoltà consentitagli dall'art. 189 D.C.A., che, a cominciare dal 1 gennaio 1914, sia concesso alle categorie di personale contemplate nell'annesso elenco un soprassoldo per servizio notturno nella misura per ciascuna categoria ivi indicata.

La spesa annua per tale concessione ammonta a circa L. 1.1[illegible].

Il Direttore generale
R. BIANCHI

QUALIFICA	SOPRASSOLDO intero da corrispondere a ciascun agente	SOPRASSOLDO ridotto da corrispondere a ciascun agente	*Osservazioni*
Capi manovra			(1) Resta invariato il soprassoldo di L. 0.35 stabilito dall'art. 151 D. C. A. per quelli dei controindicati agenti che prestano servizio a *deviatoi presi di punta* da treni che, secondo l'orario di servizio, vi transitano tra la mezzanotte e le 5, queste ore comprese, o nel medesimo periodo di tempo, a posti di stazione dove sono deviatoi considerati di speciale importanza, nell'intesa che, a norma del citato articolo, il soprassoldo è dato per intiero qualunque sia la durata del servizio notturno prestato. Ai controindicati agenti che prestano, invece, servizio a *deviatoi presi di calcio* da treni che secondo l'orario di servizio vi transitano fra la mezzanotte e le 5, queste ore comprese, e che sono ora esclusi dal soprassoldo di cui il citato articolo 151 D. C. A., sarà corrisposto il soprassoldo di cent. 20 per intero.
Capi squadra manovratori . .	0.50	0.35	
Manovratori			
Capi stazione.			
Applicati . . . . . (al movimento)	0.70	0.45	
Aiutanti applicati. (al movimento)			
Capi fermata			
Capi deviatori			
Capi squadra deviatori	0.20 (1)	—	
Deviatori.			
Capi verificatori			
Verificatori.	0.30	0.20	
Untori			
Capi squadra accenditori e manovali			
Capi squadra manovali			
Accenditori.			
Fuochisti accudienti locomotive			
Fuochisti C. C. V.	0.30	0.20	
Fuochisti C. M. V.			
* Pulitori.			
Manovali (dei Depositi e delle Squadre Rialzo).			
Deviatori (dei Depositi e delle Squadre Rialzo)			

QUALIFICA	Soprassoldo intero (da corrispondere a ciascun agente)	Soprassoldo ridotto (da corrispondere a ciascun agente)	*Osservazioni*
Manovali (di stazione)	0.20 (2)	—	(2) Da corrispondere per intero qualunque sia la durata del servizio notturno.
* Illuminatori lampisti			
* Operai lumai			
* Lumai			
Capi squadra operai	0.30	0.20	
* Capi squadra tecnici			
Sotto capi squadra operai. . .			
* Sorveglianti tecnici.			
* Sorveglianti del telegrafo. .			
Operai			
Aiutanti operai.			
* Guarda-barriere (uomini) . .			
Guarda magazzino	0.30	0.20	
* Guardamerci			
* Assistenti alle merci			
* Assistenti.			
Capi squadra alle merci. . . .			
Guardie di stazione.			
Capi gestione (delle stazioni) .	0.40	0.25	
Capi telegrafisti.			

QUALIFICA	Soprassoldo intero (da corrispondere a ciascun agente)	Soprassoldo ridotto (da corrispondere a ciascun agente)	Osservazioni
* Impiegati, Applicati, Aiutanti applic., Scritturali — non addetti al movimento.	0.40	0.25	
Capi squadra dei magazzini. . Manovali (dei magazzini e dei depositi combustibili). . . .	0.30	0.20	

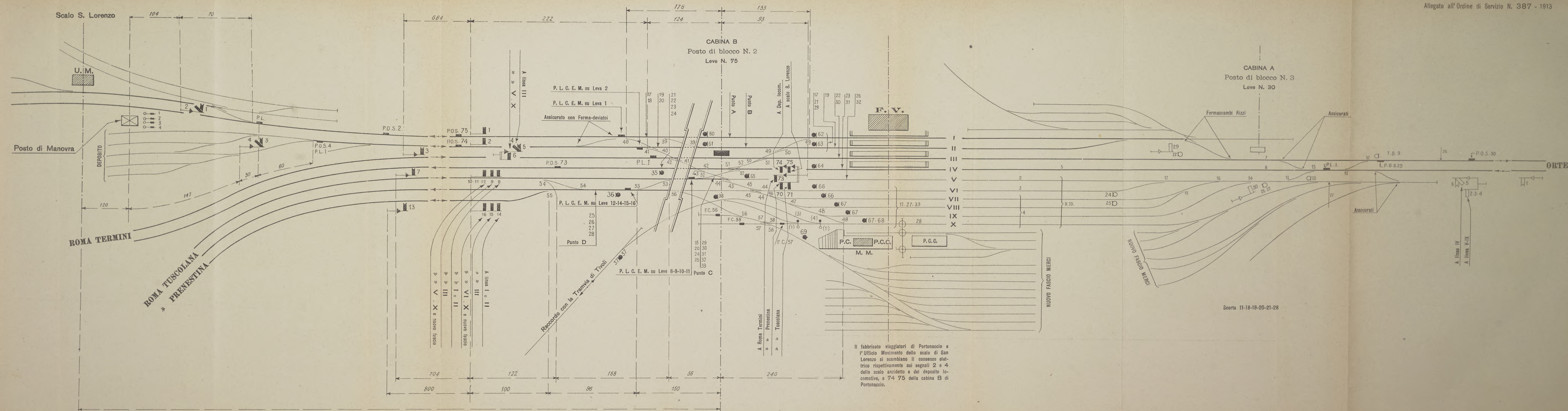
Agli effetti della corresponsione del soprassoldo si considera notturno il servizio prestato dalla mezzanotte alle cinque, queste ore comprese, secondo l'orario normale di servizio del personale, senza tener conto del prolungamento dovuto ad eventuali ritardi di treni.

Il soprassoldo è corrisposto per intero se il servizio notturno dell'agente, come sopra considerato, è di due ore e mezzo o più, ridotto se il servizio è di durata minore.

PORTONACCIO

APPARATI CENTRALI

Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 19--1913

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 388-1913.

Modificazioni ai gruppi, cui si trovano ascritte le sottoindicate stazioni, per l'applicazione delle tasse complementari via Iselle.

Pag.	18	Acquasanta	2	2
»	20	Alano Fener Valdobbiadene	24	13
»	26	Assisi	2	3
»	28	Badia	23	11
»	36	Bozzoli	1	2
»	38	Bucine	3	4
»	40	Buttrio	20	13
»	44	Campoligure	1	2
»	48	Casale Popolo	4	4
»	50	Casarsa	24	14
»	54	Castelnuovo di Verona	27	13
»	66	Cormons *Transito* (*Confine*)	20	13
»	»	Cornuda	24	13
»	68	Cremona	27	13
»	74	Figline	3	4
»	78	Frassineto	2	3
»	82	Gemona Ospedaletto	20	13
»	»	Gemona *S. Limbania Silos*	3	—
»	88	Iselle di Trasquera	—	—
»	90	Lancenigo	29	14
»	90	Lariano	2	3
»	100	Mele	2	2
»	102	Milano *Lambrate*	32	14
»	»	Milano *S. Cristoforo*	25	11
»	104	Mirandola	23	11
»	»	Moggio	22	14
»	»	Molare	1	2
»	118	Omegna	44	23
»	120	Ovada	3	3
»	122	Palermo *Porto*	2	3

»	124	Pasian Schiavonesco	22	13
»	132	Poggio Rusco	23	11
»	132	Pontassieve	3	4
»	132	Pontebba *Stazione*	20	13
»	132	Pontebba *Transito* (*Confine*) . . .	20	13
»	134	Ponte di Piave	26	14
»	134	Ponticino	3	4
»	136	Postioma	29	14
»	136	Provaglio Superiore	31	14
»	140	Reana del Roiale	24	14
»	»	Reggio di Calabria *Porto*	1	2
»	»	Resiutta	20	13
»	142	Rignano sull'Arno	2	3
»	146	Roma *S. Lorenzo*	2	3
»	148	Rossiglione	3	3
»	150	Sampierdarena (*Cornigliano Campi*)	2	2
»	152	S. Biagio di Callalta	26	14
»	154	S. Felice sul Panaro	26	13
»	156	S. Giovanni Manzano	24	14
»	156	S. Leonardo di Cultro	9	10
»	172	Spresiano	26	14
»	176	Tarcento	20	13
»	182	Tricesimo	24	14
»	186	Valvasone	24	14
»	186	Varzo	—	—
»	188	Venzone	22	14

Elenco delle RR. Università o Istituti superiori pareggiati, previsti dal comma *a)* del punto 2° della tariffa d'abbonamento per studenti.

RR. Università: Bologna, Catania, Genova, Macerata, Messina, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Pavia, Pisa, Roma, Siena, Torino.

R. Politecnico - Torino.

R. Istituto Tecnico Superiore - Milano.

R. Scuola Superiore Politecnica - Napoli.

RR. Scuole di applicazione per gli ingegneri - Bologna, Palermo, Roma.

R. Istituto di Studi superiori pratici e di perfezionamento - Firenze.

RR. Istituti Superiori di Magistero femminile - Firenze, Roma.

R. Istituto di Scienze sociali « Cesare Alfieri » e annessa Scuola di Notariato - Firenze.

R. Istituto Superiore di Studi commerciali ed amministrativi - Roma.

R. Scuola Superiore d'applicazione per gli studi commerciali - Genova.

Scuole Superiori di commercio - Bari, Venezia.

Università Commerciale « Luigi Bocconi » - Milano.

R. Scuola Navale Superiore - Genova.

RR. Scuole Universitarie annesse ai Licei - Aquila, Bari, Catanzaro.

R. Museo Industriale - Torino.

Scuole Superiori di agricoltura - Milano, Portici.

R. Accademia Scientifico-Letteraria - Milano.

RR. Scuole Superiori di medicina veterinaria - Milano, Napoli, Torino.

RR. Istituti clinici di perfezionamento - Milano.

R. Scuola di ostetricia (distretto Universitario di Pavia) - Milano.

RR. Scuole pareggiate di ostetricia - Novara, Venezia, Vercelli.

Istituti nautici governativi - Camogli, Gaeta, Genova, Livorno, Napoli, Porto Maurizio, Savona.

RR. Istituti di Magistero di educazione fisica - Roma, Torino, Napoli.

RR. Conservatori di musica - Milano, Parma, Napoli, Palermo.

R. Istituto musicale « Luigi Cherubini » - Firenze.

Liceo musicale di S. Cecilia - Roma.

R. Stabilimento teorico-pratico di Belle arti - Massa.

RR. Accademie di Belle arti - Carrara, Milano, Torino.

RR. Istituti di Belle arti - Bologna, Firenze, Lucca, Modena, Napoli, Palermo, Parma, Roma, Venezia.

N. B. — Per il rilascio dei bigliettti di abbonamento agli studenti degli Istituti e delle Accademie di Belle Arti restano ferme le condizioni stabilite con gli Ordini di Servizio N. 347-1911 e 299-1912.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 391-1913.*

ELENCO

delle Scuole dipendenti dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, di quelle secondarie governative e degli istituti pareggiati, previsti dal comma *b)* del punto 2° della tariffa d'abbonamento per studenti.

Scuole dipendenti dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio:

Acqui (Alessandria) - R. Scuola d'arti e mestieri « Jona Ottolenghi ».
Alessandria - Scuola d'arti e mestieri e di disegno applicato alle arti.
Ancona - R. Scuola pratica di commercio.
Aquila - Scuola industriale.
Arezzo - R. Scuola d'arti e mestieri.
Arpino (Caserta) - R. Scuola di tessitura e tintoria.
Ascoli Piceno - R. Scuola di arti e mestieri « Giuseppe Sacconi ».
Atri (Teramo) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Avellino - R. Scuola d'arti e mestieri.
Aversa (Caserta) - Scuola d'arti e mestieri nell'Istituto artistico di San Lorenzo.
Bari - R. Scuola d'arti e mestieri « Umberto I ».
Bari - R. Scuola media di Commercio.
Belluno - R. Scuola industriale.
Benevento - R. Scuola industriale.
Bibbiena (Arezzo) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Bibbiena (Arezzo) - R. Scuola per montatori elettrici.
Biella (Novara) - R. Scuola professionale.
Bologna - R. Scuola media di commercio.
Bologna - R. Scuola professionale per le arti decorative.
Brescia - R. Scuola media di commercio.
Cagli (Pesaro) - Scuola d'arte applicata all'industria.
Campiglia Cervo (Novara) - Scuole tecniche professionali.
Campobasso - R. Scuola di disegno applicato alle arti e alle industrie.

Cannobio (Novara) - Scuola di disegno industriale.
Cantù (Como) - Scuola d'arte applicata all'industria.
Cascina (Pisa) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.
Castelli (Teramo) - R. Scuola d'arte applicata alla ceramica « Francesco Antonio Grue ».
Castrovillari (Cosenza) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Catania - R. Scuola d'arti e mestieri nel R. Ospizio di beneficenza.
Catanzaro - R. Scuola industriale.
Catanzaro - R. Scuola di setificio e tintoria nell'Orfanotrofio femminile della Stella.
Cesena (Forlì) - R. Scuola industriale.
Cesena (Forlì) - R. Scuola professionale femminile.
Chiavari (Genova) - Scuola d'arte applicata all'industria.
Chieti - Scuola professionale « Luigi di Savoia ».
Colle di Val d'Elsa (Siena) - R. Scuola professionale.
Comiso (Siracusa) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.
Comiso (Siracusa) - R. Scuola professionale femminile.
Como - R. Scuola di setificio.
Como - R. Scuola d'arti e mestieri « Castellini ».
Conegliano (Treviso) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Cosenza - R. Scuola industriale.
Cosenza - Scuola di tessitura nell'Ospizio femminile.
Cremona - R. Scuola inferiore di Commercio.
Cremona - R. Scuola Commerciale maschile serale.
Cremona - Istituto « Ala Ponzone » per le arti ornamentali e meccaniche.
Fabriano (Ancona) - R. Scuola professionale.
Fano (Pesaro ed Urbino) - R. Scuola d'arte applicata alla industria.
Feltre (Belluno) - R. Scuola inferiore media commerciale.
Fermo (Ascoli Piceno) - R. Istituto industriale nazionale.
Firenze - R. Scuola media di studi applicati al commercio.
Firenze - R. Scuola media femminile di commercio.
Firenze - R. Scuola professionale femminile.
Firenze - R. Scuola professionale per le arti decorative industriali.
Firenze - RR. Scuole Leopoldine per le povere fanciulle di Firenze.
Foggia - R. Scuola professionale « Saverio Altamura ».
Foligno (Perugia) - R. Scuola d'arti e mestieri.

Forlì - R. Scuola d'arti e mestieri.

Forlì - R. Scuola professionale femminile « Giorgio Saffi ».

Fuscaldo (Cosenza) - R. Scuola professionale di disegno e d'intaglio.

Galatina (Lecce) - R. Scuola di disegno e plastica.

Gardone Val Trompia (Brescia) - R. Scuola professionale operaia « Giuseppe Zanardelli ».

Gemona (Udine) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Grottaglie (Lecce) - R. Scuola di ceramica.

Imola (Bologna) - R. Scuola industriale « Alberghetti ».

Intra (Novara) - R. Scuola professionale « Lorenzo Cobianchi ».

Isernia (Campobasso) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Lanciano (Chieti) - R. Scuola per le arti decorative e industriali.

Livorno - R. Scuola d'arti e mestieri.

Luzzara - (Reggio Emilia) - Scuola d'arte applicata all'industria.

Macerata - Scuola d'arte applicata all'industria.

Maglie (Lecce) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Mantova - R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Mantova - R. Scuola professionale femminile.

Massa Superiore (Rovigo) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Matelica (Macerata) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Messina - R. Scuola d'arti e mestieri.

Milano - R. Scuola media di commercio.

Milano - Scuola professionale tipografica (Scuola del libro).

Milano - R. Scuola Superiore d'arte applicata all'industria.

Milano - Scuola tecnica-letteraria femminile.

Milano - R. Stazione sperimentale per l'industria della carta e lo studio delle fibre tessili.

Mondovì (Cuneo) - R. Scuola professionale d'arti e mestieri.

Monteleone di Calabria (Catanzaro) - R. Scuola di disegno industriale.

Napoli - R. Scuola media di studi commerciali ed attuariali.

Napoli - R. Scuola industriale « Alessandro Volta ».

Napoli - R. Scuola di tessitura.

Napoli - R. Stazione sperimentale per l'industria delle pelli.

Napoli - R. Scuola d'arti e mestieri « G. L. Bernini » (già scuola di lavoro in Sant'Antonio a Tarsia).

Napoli - R. Scuola d'arti e mestieri « Vanvitelli ».

Napoli - Istituto Casanova.
Napoli - R. Museo artistico industriale.
Napoli - R. Scuola professionale femminile « Regina Margherita ».
Napoli - R. Scuola professionale femminile « Regina Elena ».
Novara - R. Scuola professionale « Omar ».
Nove (Vicenza) - Scuola di disegno applicato alla ceramica « Giuseppe De Fabris ».
Padova - R. Scuola di disegno « Pietro Selvatico » per gli artigiani.
Palermo - R. Scuola media di commercio.
Palermo - R. Scuola superiore d'arte applicata all'industria.
Pausula (Macerata) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Penne (Teramo) - Scuola d'arte applicata all'industria « Mario dei Fiori ».
Pergola (Pesaro - R. Scuola d'arte applicata all'industria.
Pesaro - R. Scuola d'arte applicata all'industria.
Piazza Armerina (Caltanissetta) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Pisa - R. Scuola industriale.
Pistoia (Firenze) - R. Scuola industriale.
Pontedera (Pisa) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Porto Empedocle (Girgenti) - R. Scuola di commercio.
Prato (Firenze) - R. Scuola di tessitura e tintoria.
Reggio di Calabria - R. Scuola industriale.
Riposto (Catania) - Scuola inferiore di commercio.
Roma - Scuola preparatoria per agenti ferroviari.
Roma - R. Museo artistico industriale.
Salerno - R. Scuola media di commercio.
Salerno - R. Scuola di arti e mestieri.
Salò (Brescia) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.
San Giovanni a Teduccio (Napoli) - R. Scuola industriale.
San Sepolcro (Arezzo) - Scuola d'arte applicata all'industria.
Sant'Angelo in Vado (Pesaro) - R. Scuola « Zuccari » per l'arte applicata all'industria.
Savigliano (Cuneo) - Scuola d'arti e mestieri.
Savona (Genova) - R. Scuola professionale d'arti e mestieri.
Sesto Fiorentino (Firenze) - R. Scuola di disegno industriale.
Siena - R. Scuola d'arti e mestieri « Tito Sarrocchi ».
Siena - RR. Scuole professionali femminili Leopoldine.

Siracusa - Scuola d'arte applicata all'industria.
Siracusa - Scuola professionale femminile.
Sorrento (Napoli) - R. Scuola d'arte applicata alla tarsia ed all'intaglio.
Spezia (Genova) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Stia (Arezzo) - R. Laboratorio-Scuola delle piccole industrie.
Sulmona (Aquila) - R. Scuola d'arte applicata all'industria.
Suzzara (Mantova) - Scuola d'arti e mestieri.
Terni (Perugia) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Tolmezzo (Udine) -R. Scuola d'arte applicata all'industria.
Torino - R. Scuola superiore di studi applicati al commercio.
Torino - R. Scuola media di commercio.
Torino - R. Scuola media femminile di commercio.
Torino - R. Scuola italiana di conceria.
Torino - R. Scuola tipografica e di arti affini.
Torino - Scuole tecniche operaie di San Carlo.
Torre del Greco (Napoli) - R. Scuola d'incisione sul corallo e di arti decorative industriali.
Treja (Macerata) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Treviso - Scuola d'arti e mestieri.
Udine - R. Scuola d'arti e mestieri.
Velletri (Roma) - R. Scuola pratica di disegno applicato alle arti ed ai mestieri.
Venezia - R. Scuola Superiore d'arte applicata all'industria.
Vercelli (Novara) - R. Scuola professionale e filologica « Geometra Francesco Borgogna ».
Verona - Scuola d'arte applicata all'industria.
Vicenza - R. Scuola nazionale industriale « A. Rossi ».
Vicoforte (Cuneo) - R. Scuola operaia d'arti e mestieri « Dottore Giorgio Bonelli ».
Vittorio (Treviso) - R. Scuola d'arti e mestieri.
Volterra (Pisa)- R. Scuola d'arte applicata all'industria.

Scuole secondarie governative

RR. Licei - Ginnasi.
RR. Licei.
RR. Ginnasi.
RR. Corsi Magistrali annessi ai ginnasi - Barletta, Busseto, Chivasso, Giarre, Marsala, Monza, Nicastro, Rossano, Sala Consilina, Termini Imerese.
RR. Istituti tecnici.
RR. Istituti nautici di Ancona, Bari, Catania, Chioggia, Messina, Palermo, Piano di Sorrento, Procida, Riposto, Trapani, Venezia.
RR. Scuole Tecniche.
RR. Scuole normali maschili.
RR. Scuole normali e complementari femminili.
RR. Scuole normali di ginnastica.

Istituti pareggiati

Licei-Ginnasi di Aversa, Camerino, Caserta, Cava dei Tirreni (Badia), Celano, Bergamasco, Conversano, Desenzano sul Lago, Domodossola, Gorla Minore (R. Collegio Rotondo), Modena (S. Carlo), Moncalieri, Nocera Inferiore, Roma)Nazareno), S. Demetrio Corone, Torino (Valsalice), Torre Pellice.
Licei di Biella, Cefalù, Pinerolo, Savigliano, Terranova di Si.
Ginnasi di Arezzo, Arona, Bronte, Busseto, Carcare, Castiglione delle Stiviere, Castiglione Fiorentino (Collegio Serristori), Cava dei Tirreni (Comunale), Cento, Cerignola, Cherasco, Chiavari, Codogno, Como (Collegio Gallio), Corigliano Calabro, Cortona, Este, Finalborgo, Gerace Marina, Merate, Milano (Calchi Taeggi), Monza, Mugnano del Cardinale, Nicotera, Nola, Orvieto, Ostuni, Romano di Lombardia, Santa Severina, Sassocorvaro, Savona (Scuole Pie), Spello, Varese, Volterra,

Istituti tecnici di Benevento, Camerino, Catanzaro, Ferrara, Lecce, Lucca, Pinerolo, Rimini, Rovigo, Spezia, Treviso, Varese, Velletri, Vercelli, Vicenza.

Istituto nautico di Rimini.

Scuole Tecniche di Amelia, Arona, Aversa, Bari, Barolo, Bassano, Biella, Bozzolo, Brescia, Busto Arsizio, Cantù, Carpi, Casale Monferrato, Castiglione delle Stiviere, Castiglione Fiorentino, Catanzaro, Celano Bergamasco, Cerignola, Cingoli, Clusone, Como (Collegio Gallio), Como (femminile), Conversano, Corato, Correggio, Desenzano sul Lago, Domodossola, Este, Finalmarina, Foligno, Fossombrone, Fucecchio, Ga[illegible], Genova, Giaveno, Gorla Minore (R. Collegio Rotondi), Larino, Legnano, Lipari, Lucca, Massa Marittima, Matelica, Merate, Messina, Mestre, Milano (S. Spirito), Milano (Convitto Calchi Taeggi), Molfetta, Napoli (Flavio Gioia), Napoli (Caraciolo), Napoli (Della Porta), Napoli (R. Bonghi), Napoli (F. De Santis), Narni, Nola, Norcia, Ortona a Mare, Orvieto, Osimo, Pallanza, Pinerolo, Poggio Mirteto, Porlezza, Procida, Rapallo, Reggio Calabria, Romagnano Sesia, Rossano, Salice, Salerno, Salò, Sampierdarena, S. Benedetto del Tronto, Sanginesio, S. Angelo dei Lombardi, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Elpidio a Mare, S. Maria Capua Vetere, Santhià, Saronno, Spello, Torino (M. Laetitia), Torre Annunziata, Umbertide, Varese, Veroli, Verona, Viareggio, Vigevano, Vimercate, Volterra, Voltri.

Scuole normali maschili di Genova, Torino (Valsalice), Verona, S. Demetrio Corone.

Scuole normali femminili di Capua, Casale Monferrato, Caserta, Cesena, Ivrea, Messina, Napoli (Suor Orsola Benincasa), Napoli (Istituto Froebeliano Vittorio Emanuele), Napoli (R. Educatorio femminile Principessa Margherita), Nizza Monferrato, Palermo (Istituto Whitaker), Rieti, Saluzzo, Savona, Spezia, Torino (Duchessa Isabella), Torino (Istituto per le figlie dei militari), Torino (Divina Provvidenza), Vicenza.

Scuole complementari di Roma (Istituto della Divina Provvidenza), Sant'Elpidio al Mare (Comunale), Udine (Collegio Uccellis), Vigevano (Istituto Roncalli), Voghera.

Scuole per maestre di giardini d'infanzia di Crescenzago e Roma.

Circolare N. 19v (M.).

Trasporti di collettame a G. V. durante il periodo delle Feste Natalizie e di Capo d'Anno.

Per assicurare il regolare andamento dei trasporti di collettame a G. V. durante il periodo delle Feste Natalizie e di Capo d'Anno, si richiama alla scrupolosa osservanza delle disposizioni contenute nella Circolare 95-1912, ed a complemento delle medesime si prescrive quanto segue:

In relazione al penultimo capoverso dell'art. 7 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, nelle domeniche cadenti nei giorni 21 e 28 dicembre 1913, resta sospesa la limitazione d'orario per l'accettazione e la riconsegna delle merci a G. V. ed a P. V. A.

Dal 15 al 31 dicembre, l'orario degli Uffici merci e quello di apertura e chiusura dei cancelli potrà essere anticipato e protratto oltre i limiti ordinari, in quelle stazioni che saranno designate dalle Divisioni di Movimento.

Le stazioni dove funzionano Imprese di facchinaggio dovranno prevenire in tempo queste ultime perchè, ove del caso, si mettano in grado di soddisfare con regolarità e speditezza alle eccezionali esigenze dei trasporti di cui si tratta, anche coll'aumento di personale.

I sigg. Ispettori di Riparto e Controllori del Materiale e del Traffico intensificheranno la sorveglianza sui treni merci raccoglitori a G. V. e specialmente su quelli a lunghe percorrenze, affinchè resti assicurata ai medesimi una marcia regolare ed ai trasporti una sollecita resa a destino.

Le disposizioni eccezionali da attivarsi pei trasporti di cui si tratta dovranno essere mantenute tutte in vigore dal 15 al 24 dicembre inclusi.

Potranno però, a seconda dei bisogni, essere attivate progressivamente a cominciare dal giorno 10 dicembre e dovranno essere man mano fatte cessare a partire dal giorno 25 stesso mese, e soppresse totalmente col giorno 10 gennaio.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, *ai Controllori del Materiale, al personale delle gestioni e magazzini merci.*

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 173R (C.).

III Congresso studentesco della Società nazionale " Dante Alighieri " in Pavia.

Pei viaggi di andata e ritorno dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I con facoltà di effettuare il ritorno oltre che da Pavia, anche da Piacenza, previa indicazione alla stazione di origine che riscuoterà l'importo delle tasse per il viaggio di andata e per quello di ritorno in base alla indicazione fornitale.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenineti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Pavia e quello di ritorno da Pavia o da Piacenza o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere il viaggio di andata per la via ferroviaria, ed il ritorno per la via mista ferroviaria-marittima o viceversa.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 3 al 10 dicembre 1913.

Ritorno: dal 7 al 13 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 174R (C.).

Congresso dei Cavalieri del lavoro in Roma.

(Vedi Circolare N. 170R-1913).

Si avverte che essendo stato rimandato il sovraindicato congresso, l'applicazione dei ribassi della concessione speciale I consentita pei viaggi dei partecipanti al congresso medesimo, deve intendersi sospesa fino a nuovo avviso.

Circolare N. 175R (C.).

Congresso nazionale della Federazione fra le Associazioni del personale addetto alla vigilanza igienica in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, e per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 9 dicembre 1913

Ritorno: dal 7 al 12 dicembre 1913

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R- 1913.

Circolare N. 176R (C.).

XVII Congresso della Società italiana di ostetricia e ginecologia in Roma.

(Vedi Circolare N. 169R-1913).

I termini di tempo per fruire della concessione dei ribassi accordati pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopraindicato, sono stati così modificati:

Andata: dal 14 al 20 dicembre 1913

Ritorno: dal 18 al 27 dicembre 1913

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Esecuzione mobiliare. - Pignoramento presso terzi. - Sentenza di assegnazione. - Condanna del debitore principale alle spese e competenze. - Titolo esecutivo contro il terzo pignorato. - Limitazione alle somme assegnate al creditore.

La sentenza che in giudizio di esecuzione mobiliare presso terzo assegna le somme da costui dovute al creditore precedente, e condanna il debitore principale alle spese e competenze a favore del difensore ufficioso del creditore, passata in giudicato, costituisce titolo esecutivo contro il terzo pignorato solo per le somme assegnate al creditore, e non anche a favore del difensore ufficioso pel ricupero delle spese e competenze a costui dovute.

CASS. ROMA, 25 maggio 1912 - Ferrovie dello Stato c. Taffuri.

FATTO.

Ritenuto che Jannace Anna, ammessa al gratuito patrocinio, procedeva, con l'assistenza del procuratore officioso Avv. Attilio Taffuri, contro il proprio marito a pignoramento dello stipendio dovutogli dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, presso cui era impiegato. Il Pretore del terzo mandamento di Roma, in base alla dichiarazione di terzo, con sentenza 2 giugno 1909, accoglieva la domanda della Jannace e per l'effetto assegnava la somma pignorata, condannando il debitore alle spese del giudizio, ivi comprese lire 25 a favore del procuratore ufficioso. Passata in

giudicato la sentenza l'Avv. Tafuri, notificò precetto mobiliare alla terza pignorata, Amministrazione delle Ferrovie, per il pagamento dell'onorario, che produsse opposizione, respinta dal pretore con sentenza 12 agosto 1910. L'Amministrazione interpose appello, che fu accolto dal Tribunale di Roma con sentenza 19 luglio 1911, annullando il precetto, nella considerazione: che la sentenza del pretore di attribuzione delle somme dichiarate dal terzo, limitava l'assegno a favore della Jannace per il suo credito, non così per le spese del giudizio, per le quali il Tafuri mancava di titolo per procedere contro l'Amministrazione. Avverso la sentenza del Tribunale il Tafuri ha prodotto ricorso chiedendone l'annullamento.

DIRITTO.

Attesochè la sentenza impugnata resista alla denunziata censura, rilevandosi, per quanto succinta, esauriente ed esatta la sua motivazione. Il tribunale infatti, giudicando sulla prodotta opposizione, considerò che la sentenza del pretore conteneva una doppia statuizione, l'una relativa all'attribuzione delle somme dichiarate dal terzo pignorato a favore della Jannace da pagarsi all'Amministrazione delle Ferrovie, l'altra relativa alla condanna nelle spese poste a carico del debitore Della Torre, e che perciò non essendo comprese nell'attribuzione, non si potevano pretendere dall'Amministrazione contro la quale mancava il titolo esecutivo.

Non può quindi imputarsi alla sentenza il difetto di motivazione, quando la stessa ha sufficientemente soddisfatto a tale obbligo, esponendo le ragioni del decidere, senza essere obbligata a rispondere a tutte le ragioni addotte dal ricorrente.

Che, in tema di spese giudiziarie, il titolo esecutivo venga costituito dalla sentenza di condanna, e nei riguardi del ricorrente Tafuri la condanna è contro il debitore Della Torre, come ha giutsamente ritenuto il Tribunale.

Il giudicato consiste nel dispositivo della sentenza, a meno che non sia contradetto dalla motivazione, ciò che non si riscontra nella specie, ed il Tribunale non doveva diversamente interpretare il dispositivo della sentenza, che era in perfetta armonia con la

motivazione, mercè la quale il pretore intese attribuire alla Jannace le somme dichiarate e porre le spese a carico del marito.

Che la tesi sostenuta dal ricorrente, di essere privilegiate le spese del giudizio di esecuzione, sia indiscutibile; però doveva essere invocata in altra sede di giudizio di appello ai fini di ottenere la riforma della sentenza di attribuzione dalle somme pignorate.

Passata in giudicato quella sentenza, qualunque ragione non vale a modificarne l'efficacia, restando fermi gli effetti del giudicato medesimo, sebbene non rispondente ai criteri giuridici, concorrendo a suo favore la presunzione legale *res iudicata pro veritate habetur*. Il terzo pignorato che paga per conto del suo debitore vi deve essere costretto da una espressa sentenza di condanna per esimersi da qualunque possibile responsabilità.

E bene il Tribunale osservò: che, quantunque fosse deplorevole che le spese e le competenze di difesa fossero rimaste fuori dell'assegnazione, dal momento che quella sentenza passò in giudicato, non le si può far dire quello che essa non dice.

Per questi motivi, rigetta, ecc.

Pensione eccezionale. - Risarcimenti in base al diritto Civile ottenuti da terzi, non dall'Amministrazione. - Applicabilità dell'art. 18 Capoverso testo unico sulle pensioni 22 aprile 1909 N. 229.

Dato l'art. 18 del testo unico sulle pensioni devesi tener conto, agli effetti del trattamento di pensione eccezionale, dei risarcimenti di diritto dal ferroviere sinistrato conseguiti in base alle disposizioni del Codice Civile, anche quando questi risarcimenti siano stati corrisposti non dalla Amministrazione, ma da terzi responsabili del sinistro.

CORTE DEI CONTI a Sezioni Unite. - 11 aprile 1913 - Ferrara Antonio c. Ferovie dello Stato.

FATTO.

Il 27 ottobre 1906 il frenatore Antonio Ferrara rimase ferito in uno scontro tramviario avvenuto sulla linea da Milano stazione C.le a quella del Sempione, dove egli recavasi viaggiando in tramway, per assumere il suo servizio.

Il Ferrara promosse giudizio contro la Società Edison, esercente la linea tramviaria, sulla quale era avvenuto lo scontro, ed a seguito delle sentenze rese dal Tribunale e dalla Corte di Appello di Milano, da noi esibite alla Ecc.ma Corte, ottenne nel 1900 il risarcimento dei danni in L. 9870.

Nel 1910 il Ferrara venne esonerato definitivamente dal Servizio per infermità, e gli venne assegnata l'annua pensione di L. 544.

Ma il Ferrara, assumendo di essere rimasto ferito in servizio, ha chiesto che la Ecc.ma Corte dichiarasse a lui dovuta la pensione eccezionale a norma dell'art. 18 Testo unico sulle pensioni ferroviarie, approvate con R. Decreto N. 229 del 22 aprile 1909, senza tener conto alcuno del risarcimento avuto dalla Società Edison.

DIRITTO.

Che per la risoluzione della presente vertenza occorre innanzi tutto esaminare se il sinistro da cui fu colpito il ricorrente Ferrara, ed in seguito al quale egli fu costretto ad abbandonare le sue funzioni, debba attribuirsi a causa di servizio, essendo evidente che, nella negativa, resterebbero assorbite tutte le altre questioni sollevate circa le norme da adottare per l'effettiva liquidazione della pensione di privilegio. Ragione di dubitare opposta dalla resistente Amministrazione ferroviaria, consiste nel rilevare che il sinistro avvenne quando il Ferrara si recava in tram alla stazione di Milano Sempione, dove appunto doveva assumere le funzioni di frenatore, sicchè quando egli fu coinvolto nel disastro tramviario, non era ancora in servizio. A ciò oppone il ricorrente che la stazione centrale era il luogo dove egli doveva di norma presentarsi e che se nella mattina del 27 ottobre 1906 egli dalla stazione suddetta si

recò in tram all'altra del Sempione, ciò fece per espressa ingiunzione dei superiori, i quali gli prescrissero anche quel mezzo di locomozione, tanto che ebbero ad anticipargli il denaro per la corsa. Non avendo l'Amministrazione contraddetto l'esistenza dei fatti come sono esposti dal ricorrente, la Corte non esita a riconoscere che l'assunto da lui sostenuto è pienamente fondato, non potendosi dubitare che debba ascriversi a causa di servizio la sventura occorsagli, mentre compieva un incarico commessogli dai superiori;

Che ammesso il diritto nel ricorrente al trattamento eccezionale occorre esaminare con quali norme debba liquidarsi la relativa pensione. Su tale proposito non è dubbio, e lo stesso ricorrente lo riconosce, che sia al caso applicabile l'art. 18 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con R. Decreto 22 aprile 1909, n. 229. Ora, è ivi espressamente statuito il principio generale che non si fa luogo al trattamento eccezionale quando per le ferite e lesioni siansi conseguiti dall'agente i risarcimenti di diritto in base alle disposizioni del codice civile, autorizzando soltanto l'assegnazione della differenza in agiuntag alla pensione ordinaria nel caso che il capitale corrispnodente al trattamento nórmale, sommato con l'importo dei risarcimenti già conseguiti dall'agente, risulti inferiore al capitale corrispnodente al trattamento eccezionale;

Che il ricorrente non contesta che qualora dovesse tenersi conto della somma capitale di L. 9190, ricevuta a titolo di indennizzo dalla Società Edison, nessuna differenza gli spetterebbe in aggiunta della pensionè ordinaria pel tassativo disposto dell'articolo suddetto; ma obbietta la possibilità giuridica nella specie di qualsiasi detrazione, in quanto che a suo avviso, allora soltanto si deve tener conto degli indennizzi avuti dai respnosabili civili quando il pagamento sia stato eseguito dall'Amministrazione ferroviaria. La ragione addotta dal ricorrente a giustificazione di questo suo assunto, consiste nel fare appello alle testuali espressioni adoperate dalla legge nel successivo art. 19, che, a quanto egli ritiene, spiega ed integra con l'accennata limitazione, la disposizione generica contenuta nell'art. 18. Non intende il ricorrente invocare per lui l'art. 19, che tratta esclusivamente degli infortuni sul lavoro (nè d'altronde potrebbe farlo attesa la verificatasi prescrizione annuale della relativa azione sancita dall'art. 15 della legge 31 gennaio

1904 N. 51 ma soltanto argomentare da quell'articolo che sancisce l'obbligo della detrazione anche delle somme pagate a titolo di danno dell'Amministrazione Ferroviaria, per dedurre il vero senso della disposizione precedente. Sarebbe quindi ozioso indugiarsi sulle ragioni opposte dall'Amministrazione delle Ferovire per negare l'applicabilità al caso in esame della disposizoine contenuta nel citato art. 19. Compresa così nei suoi veri confini la questione sottoposta alla Corte, è ora soltanto il caso di esaminare se sia accettabile quanto deduce il ricorrente circa il senso da attribuire all'art. 18. Che a prescindere dalla nota massima di ermeneutica legale che non sono ammissibili distinzioni tendenti a restringere il significato di una disposizione generale di legge, ove esse non siano espresamente autorizzate dalla legge stessa; a prescindere pure che la forma adoperata nell'art. 19 e particolarmente la parola *anche*, che ivi si legge, non solo non induce il concetto della esclusione della detrazione di quanto sborsino per indennizzo di danni i terzi responsabili civili, ma guida invece alla conseguneza opposta, altre osservazioni di maggiore valore possono farsi per dimostrare la inaccettabilità della interpretazione che giusta il ricorrente dovrebbe darsi al menzionato art. 18.

Ed invero, è da considerare in via preliminare che quella certa parvenza di fondamento della tesi del ricorrente che si desume dal fatto che le due disposizioni difformi si susseguono immediatamente, in guisa da giustificare il concetto che la seconda sia integratrice della prima, del tutto scompare qualora si rifletta che la giacitura di quelle due disposizioni è meramente casuale e dipendente dalla compilazione del testo unico. A dimostrare ciò basta ricordare che la disposizione generale riprodotta nell'art. 18 e consacrata integralmente nell'art. 16 dello Statuto dell'antica cassa pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con R. Decreto 23 maggio 1907 n. 290, mentre la disposizione riprodotta nell'art. 19 deriva dall'art. 5 della legge 9 luglio 1908 n. 418 in cui trattasi esclusivamente dei casi di infortunio; dalla qual cosa si deduce che le prescrizioni non solo non possono considerarsi come integratrici di quelle contenute nel precedente regolamento sulle pensioni del personale ferroviario, ma non possono nemmeno trovare applicazione ove (come si verifica nella specie) non siasi seguita dall'agente la procedura stabilita per gli infortuni sul lavoro.

Che l'inaccettabilità dell'interpretazione limitativa sostenuta dal ricorrente al riguardo del citato art. 18 apparisce vieppiù manifesta partendo da un punto di vista più generale e comprensivo. Senza infatti entrare a discutere quale sia il carattere e la natura della pensione spettante al personale delle ferrovie, e più specialmente se il trattamento eccezionale assuma la qualità di emende di danni in una somma precedentemente determinata, quello che lucidamente emerge dal complesso delle disposizioni circa le pensioni in parola si è che col prescrivere la detrazione degli indennizzi conseguiti dai responsabili civili non si è inteso di risolvere legislativamente la questione circa la possibilità della consistenza della pensione di privilegio con l'indennizzo per danni, ma soltanto si è avuto in mira di restringere il più possibile il carico sul fondo pensioni, della differenza risultante tra la pensione ordinaria e quella eccezionale. Si è voluto, in altri termini, che, ogni qualvolta fosse possibile, senza detrimento dell'agente, venisse limitato anche nei casi di inabilità per ragioni di servizio il carico sul fondo pensioni al solo trattamento normale, il quale, come risultato di calcoli e sia pure di alee ben ponderate, non può mai mettere in forse le consistenze del fondo stesso. Or dunque, se la vigile cura della legge è rivolta esclusivamente al vantaggio del fondo pensioni, ognuno vede quanto sarebbe illogica la distinzione propugnata dal ricorrente, secondo la quale si dovrebbe operare la derazione degli indennizzi sborsati dall'Amministrazione ferroviaria e non di quelli conseguiti da altri responsabili civili. Fra questi e l'Amministrazione non corre nessuna differenza relativamente alla questione in esame, ed è agevole il dimostrarlo.

È ben vero che l'antica Cassa pensioni ferroviaria ed altri istituti consimili hanno cessato dalla entità giuridica in forza della citata legge 9 luglio 1908 N. 418, la quale dispose che il servizio di loro competenza venisse assunto da una apposita gestione della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; ed è vero pure che le pensioni figurano in entrata ed in uscita nel bilancio ferroviario, ma non conviene dimenticare che, per quanto sfornito di propria personalità, il fondo pensioni continua, come per lo passato, ad essere tenuto distinto dal patrimonio dell'Amministrazione. Non è certamente su questo che si riversa il carico delle pensioni, ma esclusivamente sul fondo anzidetto, costituito da cespiti speciali,

ben determinati dalla legge, e gestito dalle Casse depositi e Prestiti, presso la quale debbono versarsi i residui attivi di bilancio, e che, custode dei patrimoni di spettanza dei cessati istituti, provvede, giusta le indicazioni del Ministro del Tesoro, all'impiego dei fondi disponibili ed alla trasformazione dei valori già investiti. Che anzi l'Amministrazione ferroviaria ha per legge l'obbligo di contribuire al fondo, di cui trattasi, e tale contributo non è destinato a riparare le deficienze che possano eventuaemlnte riscontrarsi fra gli obblighi da adempiere e le rendite disponibili, poichè tale contributo non è oscillante, ma stabilito invece in somma determinata. Non potendosi quindi dubitare che tra il patrimonio dell'Amministrazione ed il fondo pensioni non può riscontrarsi confusione di sorta, e che la legge ha avuto solo l'intendimento di preservare il fondo stesso da carichi aleatori e pericolosi per la sua consistenza, non si saprebbe per quale ragione avrebbe la legge stessa limitato alle somme pagate dall'Amministrazione, come responsabile civile, la detrazione da operarsi agli effetti del trattamento eccezionale. Sarebbe stato questa una cosa non solo illogica ma del tutto irragionevole, perchè, mentre si gravava senza scopo il fondo pensioni, non si favoriva nemmeno l'Amministrazione, sulla quale in sostanza, e per effetto della ben delineata distinzione dei patrimoni, non fa carico la pensione, sia ordinaria che privilegiata.

Probabilmente il modo come fu formulato l'art. 5 della citata legge 9 luglio 1908, ebbe per iscopo di risolvere espressamente il dubbio se oltre la prescritta deduzione delle indennità per infortunio, che l'agente riscuote direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, si dovessero detrarre, agli effetti del trattamento eccezionale, anche le somme da pagarsi dalla stessa Amministrazione come respnosabile civile. Ma non è compito della Corte di rintracciare se sia questo od altro il vero movente di quella disposizione, essendo sufficiente per risolvere la questione in esame, avere accertato, come si è fatto con le precedenti considerazioni, desunte dalla lettera e dallo spirito della legge, che a torto il ricorrente ravvisa nella disposizione stessa, un carattere integratore ed esplicativo di quella mantenuta nell'art. 16 dello Statuto della Cassa Pensioni ferroviarie;

P. q. m. Respinge il ricorso prodotto da Antonio Ferrara, già frenatore ferroviario avverso la suindicata deliberazione del Con-

siglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e condanna il ricorrente alle spese del giudizio, che liquida a favore dell'Erario nella somma di lire . . . . . . compreso l'importo delle tasse di bollo per la prima copia in forma esecutiva e per una copia ad uso di notificazione della presente decisione, delegando il Consigliere relatore a liquidare le spese verso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Così deciso in Roma 11 aprile 1913.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 347. (Boll. N. 43-1913).

L'ultimo capoverso va sostituito dal seguente:

« La tassa di L. 2,50 per carro, di cui l'art. 6° dell'atto d'obbligo, dovrà essere esposta sui documenti di trasporto e sui registri spedizioni e arrivi, come « *tassa di esercizio — Piazzale smistamento* » e contabilizzata sui riassunti spedizioni ed arrivi conglobata con le tasse di porto ».

Ordine di Servizio N. 372. (Boll. N. 46-1913) — Il 2° periodo va rettificato nel modo seguente:

« Le distanze della fermata stessa dai transiti di Rovato (ferrovie dello Stato) ed Iseo o Passirano Paderno (Brescia-Iseo) sono stabilite rispettivamente in Km. 92,75 e 87 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 50

11 DICEMBRE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *del 6 novembre 1913 per la composizione del Comitato pei servizi marittimi* . . . . Pag. 489

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 394. — Servizio merci italo-germanico . Pag. 799
Ordine di Servizio N. 395. — Biglietti di abbonamento speciali. . » ivi
Ordine di Servizio N. 396. — Trasporti di ferro-silicio e mangano-silicio . . . . » 800
Ordine di Servizio N. 397. — Tariffa locale N. 217 P.V. . . . » 802
Ordine di Servizio N. 398. — Tariffa eccezionale N. 1006 P. V. . » ivi
Ordine di Servizio N. 399. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. . . . . » 803

Roma, dicembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Ordine di Servizio N. 400. — Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci, appartenente alla Società Anonima per le Ferrovie della Brianza Centrale . . . . Pag. 803
Circolare N. 97. — Trasporti di cementi a vagone completo da Chiasso loco . . . . » 804
Circolare N. 98. — Cessazione dei trasporti a domicilio a Breno » 805
Circolare N. 99. — Cessazione dei trasporti a domicilio a Sora ed a Vievola . . . . » ivi
Circolare N. 100. — Carri per trasporto di lignite . . . . . » 806
Circolare N. 101. — Uscita ingombra per l'arrivo di treni non aventi fermata. . . . . » 807
Circolare N. 102. — Chiusura dell'Agenzia di Città di Ascoli Satriano. . . . . » ivi
Comunicato. . . . . » 808
Variazioni da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria. . . . . » 809

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata illimitata*:**

Per memoria.

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Sentenza. . . . . Pag. 317

R. Decreto *del 6 novembre* 1913 *per la composizione del Comitato pei servizi marittimi* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 9 della legge 30 giugno 1912, N. 685;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Comitato pei servizi marittimi di cui all'art: 9 della legge 30 giugno 1912, N. 685 è composto:

del sottosegretario di Stato per la marina che ha la presidenza e dei signori:

a) Pinzauti comm. Eugenio, ispettore generale dei servizi marittimi (direttore generale);

b) Bruno grand'uff. Carlo, direttore generale della marina mercantile;

c) Levi comm. Primo, direttore generale degli affari commerciali presso il Ministero degli esteri;

d) Giuffrida comm. prof. Vincenzo, direttore generale del Credito e della previdenza presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio;

(1) Pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» N. 279 del 1 dicembre 1913.

e) Brauzzi comm. Temistocle, direttore generale del personale presso il Ministero delle poste e dei telegrafi;

f) Gullini cav. uff. Arrigo, capo dell'esercizio navigazione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

g) Bozzoni cav. ing. Gustavo, maggiore del genio navale;

h) Bernardi cav. uff. Giovanni, ispettore superiore dei servizi marittimi;

i) Veroggio comm. Giovanni Battista, capitano di porto di 1ª classe;

k) Peirce comm. Guglielmo, armatore residente in Napoli;

l) Carosini sig. Casimiro, rappresentante della Federazione dei lavoratori del mare;

m) Mangini sig. Andrea, rappresentante della Federazione dei lavoratori dei porti;

n) Bianchini on. avv. Vittorio, deputato al Parlamento, presidente della Camera di commercio e industria di Macerata;

o) Mancini comm. cap. Antonio, consigliere della Camera di commercio di Genova.

Art. 2.

In caso di assenza o di impedimento del presidente il Comitato sarà presieduto da un vice-presidente eletto dal Comitato fra i propri membri.

Art. 3.

Il Comitato si raduna in sessioni ordinarie nell'aprile e nell'ottobre di ogni anno.

Potrà anche essere radunato in sessioni straordinarie.

La convocazione del Comitato in sessione ordinaria è fatta dal presidente; in sessione straordinaria è fatta dal presidente sia direttamente che su proposta di tre membri del Comitato.

Art. 4.

È accordata per ogni seduta del Comitato pei servizi marittimi, un'indennità di lire venti a ciascuno dei membri che effettivamente vi interviene.

Uguale indennità sarà concessa ai membri aggregati a tenore dell'art. 9 ultimo comma della legge 30 giugno 1912, N. 685.

I componenti del Comitato residenti fuori di Roma, se non appartenenti all'amministrazione dello Stato, avranno altresì diritto al rimborso della spesa per trasporto personale (biglietto di prima classe a tariffa intera o ridotta) per recarsi a Roma e per far poi ritorno nella propria residenza, e se appartenenti all'Amministrazione dello Stato, avranno diritto all'indennità di missione deducendo da essa tante diarie per quanti sono i giorni nei quali hanno partecipato alle sedute.

Art. 5.

L'Ispettorato generale dei servizi marittimi provvederà all'ufficio di segreteria del Comitato. Ai funzionari chiamati a far parte dell'ufficio di segreteria sarà accordata un'indennità di lire dieci, cadauno, per ogni seduta.

Art. 6.

Alle spese per il Comitato pei servizi marittimi e per l'ufficio di segreteria, sarà provveduto coi fondi stanziati nel capitolo del bilancio passivo del Ministero della marina, che per l'esercizio 1913-914 è distinto col n. 32, art. 2.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Dato a San Rossore, addì 6 novembre 1913.

VITTORIO EMANUELE

MILLO.

Ordine di Servizio N. 394. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Con effetto dal 16 dicembre 1913 la stazione di Poggio Rusco viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 6 P. V. per trasporti a vagone completo di « Canapa greggia o pettinata e stoppa » coi seguenti prezzi per quintale, i quali saranno pertanto da riportarsi a pag. 112-*a* della Parte II-*B*, fascicolo 2, dei servizi diretti-internazionali:

Poggio Rusco	Chiasso	1.51
	Peri.	0.94
	Pontebba . . .	1.80

A pag. 386 della Parte II-*A* della tariffa diretta italo-germanica il prezzo della tariffa eccezionale N. 10-*c*, « Frutta secca » che figura per la relazione Zwickani, Sachsen Bahnof, deve essere corretto da 5, 12 in *4,72*, e il nome della stazione stessa deve essere modificato in Zwickau (Sa.).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 395. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Le stazioni di Carpi e Monasterace Stilo sono state rispettivamente fornite a partire dal 1° dicembre 1913 degli abbonamenti

speciali per le serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Stazioni	*Serie*
Carpi	F. e G.
Monasterace Stilo	XX e P.

Per conseguenza nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 396. (C.).

Trasporti di ferro-silicio e mangano-silicio.

(Vedi Ordini di Servizio N. 104 e 153-1913).

Il ferro-silicio e mangano-silicio ottenuti per via elettrica, quando contengano come impurità carburo di calcio, siliciuro di calcio, arsenico, fosforo ed altre sostanze capaci di sviluppare gas infiammabili o velenosi, sono da considerarsi ascritti alla categoria 2ª dell'Allegato N. 9 alle tariffe e non devono essere accettati per il trasporto se non imballati in forti barili di legno o di metallo impermeabili all'acqua, recanti la scritta, ben apparente e durevole: « teme l'umidità ».

Da siffatte speciali condizioni d'imballaggio sono esonerati il ferro-silicio e mangano-silicio non ottenuti per via elettrica oppure quei prodotti che, quantunque ottenuti per via elettrica, siano esenti dalle accennate impurità.

Per concedere questo esonero, le stazioni dovranno, in relazione all'art. 92 delle tariffe, far apporre dai mittenti, sul docu-

mento di trasporto, e sottoscrivere la seguente dichiarazione, redatta nell'uno o nell'altro modo, secondo il caso:

« In relazione agli art. 1 e 3 dell'Allegato N. 9 alle tariffe, la « Ditta sottoscritta dichiara che il ferro-silicio (o mangano-silicio) « formante oggetto della presente spedizione *non è stato ottenuto* « *per via elettrica* oppure, *quantunque ottenuto, per via elettrica,* « *è esente da impurità pericolose o nocive* ».

Opportuna annotazione deve, perciò, esere fatta alla voce *leghe ferro metalliche* della nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità e nella categoria 2ª, gruppo 2, dell'Allegato N. 9 alle tariffe.

Per il trasporto, poi, per via di mare, il ferro-silicio e mangano-silicio, sempre ottenuti per via elettrica od in quanto contengano le ripetute impurità, vanno soggetti alle seguenti norme:

a) sono da considerarsi inscritti fra le materie pericolose di cui all'art. 2 del Regolamento approvato col Regio Decreto N. 361 del 13 luglio 1903, e compresi nel gruppo 2 (veleni) della categoria II, divisione *B* della classificazione delle merci infettanti, tensive ecc. annessa al Regolamento medesimo;

b) per il loro imballaggio valgono le stesse condizioni sopra stabilite per i trasporti per ferrovia;

c) circa lo stivaggio devono essere osservate le norme del Capo III del citato Regolamento e, quando sia eseguito sotto coperta, esso dovrà effettuarsi in locali ben ventilati e separati da quelli occupati dall'equipaggio e dai passeggeri.

Resta inteso che anche i trasporti per via di mare potranno essere esonerati dalle condizioni che precedono, qualora i caricatori rilascino sulla polizza di carico una dichiarazione analoga a quella sopra riportata.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogati quelli N. 104 e 153-1913.

Ordine di Servizio N. 397. (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 111-1913.

Col 16 dicembre 1913 la tariffa locale N. 217 P. V. serie *B* valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Mapello-A[illegible] in destinazione degli scali:

di Genova Molo Vecchio, S. Benigno Calate e S. Limbania Calate, col prezzo di L. 7.7943;

di Savona Marittima, col prezzo di L. 9.0241;

di Venezia Marittima, col prezzo di L. 9.3743, tutti pe[illegible] nellata.

Per conseguenza, nella sèrie *B* della predetta tariffa locale, dopo la stazione di Iseo, dovrà essere inscritta quella di Mapello-Ambivere, e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra, dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 398. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

Dal 16 dicembre 1913 la tariffa eccezionale N. 1006 P. V., valevole per i trasporti di lignite e formelle di lignite, sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Montepulciano ed in destinazione di quelle indicate nella tariffa stessa.

Per conseguenza, nella ripetuta tariffa, fra le stazioni (mittenti) di Monte Antico e di Nucetto, dovrà essere iscritta quella di Montepulciano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 399. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 179-1913).

Con riferimento all'Ordine di Servizio sopra indicato, si fa noto che, dal 16 dicembre 1913, l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg. potrà aver luogo anche per la destinazione di Homs.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 400. (M.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci, appartenente alla Società Anonima per le Ferrovie della Brianza Centrale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 394-1911)

È cessato per parte della Società delle Ferrovie Nord Milano l'esercizio della Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci e l'esercizio stesso è stato assunto direttamente dalla Società per le ferrovie della Brianza Centrale, concessionaria della Ferrovia stessa.

In conseguenza, per tutto quanto riguarda i rapporti derivanti dal servizio cumulativo con la Ferrovia suddetta si deve d'ora in-

nanzi corrispondere esclusivamente con la Società Anonima per le Ferrovia della Brianza Centrale, sedente in Milano. A ciò si fa peraltro eccezione per quanto concerne i debiti e i crediti riflettenti l'esercizio della ferrovia suddetta fino al 15 ottobre 1913, i quali devono essere liquidati con la Società delle Ferrovie Nord Milano.

In relazione a quanto sopra a pag. 3 e 34 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1913 », e nell'O. S. 394-1911 dovrà essere depennata l'indicazione relativa all'esercizio della ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci da parte della Società delle Ferrovie Nord Milano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 97. (C.).

Trasporti di cemento a vagone completo da Chiasso loco.

(Vedi Circolare N. 51-1913).

A seguito delle disposizioni impartite con la Circolare N. 51-1913, si avverte che i trasporti sopra citati, spediti da *Chiasso loco* dalla Fabbrica Nazionale Cemento Portland, non devono andare soggetti alla tassa per l'operazione di carico, poichè tale operazione viene eseguita dalla Fabbrica stessa, in base ad una speciale Convenzione.

Sui relativi documenti di trasporto dovrà sempre risultare l'indicazione « carico eseguito dallo speditore ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 98. (C.).

Cessazione dei trasporti a domicilio a Breno.

Col giorno 1° dicembre 1913 è cessato il servizio della presa e consegna delle merci a domicilio nella stazione di Breno, della Ferrovia Iseo-Edolo.

Pertanto a pag. 68 del fascicolo: Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », si dovranno cancellare il nome della stazione stessa ed i relativi prezzi, ed a pag. 73 del « Prontuario dei Servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1913 », si dovrà depennare, alla colonna 7, la lettera D di fianco al nome della detta stazione di Breno.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 99. (C.).

Cessazione dei trasporti a domicilio a Sora ed a Vievola.

(Vedi Ordine di Servizio N. 283-1913 e CircolareN. 76-1913).

Si avverte che è cessato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio da e per la stazione di Sora.

In seguito, poi, all'apertura all'esercizio della stazione di Tenda, della linea Cuneo-Ventimiglia, è stato soppresso alla stazione di Vievola il servizio dei trasporti a domicilio, vigente soltanto da e per il comune di Tenda.

Di conseguenza si dovranno praticare le seguenti varianti:

Nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », cancellare :

— a pag. 31 le parole « (*) Sora vedi pag. 36 »,

— a pag. 32 le parole « Tenda (vedi Vievola) »,

— a pag. 34 l'indicazione « Vievola per Tenda »,

con tutti i relativi prezzi ed osservazioni.

Nel Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, cancellare:

— a pag. 93 le lettere G. P., alla colonna 14, di fianco al nome della stazione di Sora,

— a pag. 105 la indicazione $\frac{G.\ P.}{(7)}$, alla colonna 14, di fianco al nome della stazione di Vievola, ed a piedi della pagina la relativa nota (7).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 100. (M. e V.).

Carri per trasporto di lignite.

All'intento di assicurare, nei rapporti della frenatura, la regolare composizione dei treni coi quali si effettuano i trasporti di lignite fra Morgnano e Terni, sono stati specializzati per questi trasporti i seguenti carri della serie L con freno e della portata di 18-19 tonnellate.

450.298 - 450.421 - 451.456 - 451.696 - 451.885 - 452.216 -
453.234 - 454.450 - 455.265 - 455.472 - 455.625 - 455.815 -
458.480 - 459.018 - 459.235 - 459.418 - 459.817 - 460.048 -
460.094 - 460.261 - 460.882 - 460.894 - 461.0.54 - 461.461 -
462.297 - 462.626 - 462.825 - 462.854 - 463.431 - 464.221 -

È fatto obbligo alle stazioni di non utilizzare altrimenti questi carri e di rispettarne rigorosamente l'indicazione di residenza, e a tale scopo:

a) la stazione di Terni, destinataria dei trasporti effettuati con detti carri, dovrà rispedirli appena scaricati, alla stazione di Morgnano; altrettanto faranno le stazioni alle quali pervenisse eventualmente in disguido qualcuno dei carri stessi;

b) i carri riparati dalle Officine e dalle Squadre di rialzo dovranno essere inviati senz'altro, a cura del Capo stazione che li riceve in consegna, alla stazione di deposito (Morgnano) scortati da mod. M.-130.

Le Officine e le Squadre di rialzo, alla loro volta, avranno cura di conservare ai carri medesimi l'indicazione « per trasporto lignite » e quella di residenza che portano sulle fiancate, rinforzandola o rifacendola nel caso che si rendesse illeggibile.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 11, 26, 28, 29, 34, *ed ai Controllori del Materiale.*

Circolare N. 101 (M.).

Uscita ingombra per l'arrivo di treni non aventi fermata.

Quando una stazione attende un treno non avente fermata (nè normale nè altrimenti prescritta) e l'uscita sia ingombra, oltre a tenere il segnale fisso di protezione a via impedita, deve esporre anche un segnale d'arresto a mano a 100 metri almeno davanti al punto ingombro.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 3, 7, 10 *e* 11.

Circolare N. 102 (C.).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Ascoli Satriano.

Col giorno 3 dicembre 1913, si è chiusa l'Agenzia di Città ad Ascoli Satriano ed è cessato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio fra quel comune e la stazione omonima.

Pertanto, a pag 13 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912, si dovrà can-

cellare il nome della stazione stessa ed i relativi prezzi, ed a pag. 13 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, colonna 14, di fianco al nome della ripetuta stazione di Ascoli Satriano si dovranno depennare le lettere G. P.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

COMUNICATO

Si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nella sua seduta del 21 novembre 1913, ha deliberato che per l'anno 1914 sia devoluta una somma, che potrà raggiungere L. 1.500.000, per aumenti anticipati in più del decimo regolamentare. Una parte di tale somma sarà destinata per dare una maggior percentuale di aumenti, a scelta, nella misura e coi criteri da stabilirsi, alle categorie di agenti che maggiormente risentono dell'acceleramento di carriera concesso ai nuovi assunti.

Nella stessa seduta il Consiglio d'Amministrazione, rivedendo le piante organiche del personale degli uffici dell'Esercizio (escluse le Costruzioni), ha approvato aumenti nei posti dei gradi 7°, 8° e 9°, portandoli ad un massimo rispettivamente di 550, 1050 e 2237. In quest'ultima cifra è compreso un conveniente numero di posti di Applicato principale riservati agli Applicati anziani meritevoli, che si trovano allo stipendio di L. 3000 da quattro e più anni.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
6ª	Delegato supplente	**Lombardo** rag. Michele - Applicato principale - Serv. approvvigionamenti, Roma.	**Lombardo** rag. Michele Applicato principale - Servizio Approvv. Roma. *(Dal 25.10.1913 in missione a Tripoli).*
7ª	Rappresentante supplente	**Nocentini** Giuseppe - Aiutante applicato - Div. Mov. Torino.	**Nocentini** Giuseppe - Aiutante applicato - Staz. Torino P. N.
8ª	Delegata	**La Paglia** Immacolata - Scrivana - Div. Veicoli, Palermo.	**Castiglione** Immacolata nata La Paglia - Scrivana - Div. Veicoli Palermo
8ª	Delegata supplente	**Berti** Angelina - Scrivana - Deleg. Materiale mobile, Bologna.	**13.10.1913 Rinunciataria.**
17ª	Delegato supplente	**Tamburini** Augusto - Capo deposito di 3° gr. Dep. loc. Pistoia.	**Tamburini** Augusto - Capo Deposito di 2° grado - Dep. loc. Pistoia.
18ª	Id.	**Rubino** Paolo - Macchinista T. E. Deposito Traz. Elettr. Milano.	**12.11.1913 Rinunciatario.**
18ª	Id.	**Borghi** Duilio - Macchinista - Dep. loc. Bologna.	**28.10.1913 Rinunciatario.**
19ª	Id.	**Roia** Roano - Fuochista - Dep. loc. Fabriano.	**17.10.1913 Rinunciatario.**
22ª	Id.	**Cantori** Romeo - Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Rimini.	**Cantori** Romeo - Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Rimini.
23ª	Id.	**Vettori** Bonafede - Accenditore - Dep. loc. Pisa.	**Vettori** Bonafede - Accenditore - Dep. loc. Pontremoli.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
24ª	Delegato supplente	**Cervesi** Giuseppe - Guardaportone - Off. Traz. Palermo C.	**Cervesi** Giuseppe - Capo sq. guardiani d'off. - Off. Traz. Palermo C.
25ª	Delegato	**Luperi** Gaetano - Manovale - Sq. Rialzo Roma Termini.	**Luperi** Gaetano - Manovale - Off. Veicoli Roma Trast.
25ª	Delegato supplente	**Duranti** Arturo - Manovale - Sq. Rialzo Roma Termini.	**Duranti** Arturo - Manovale - Off. Veicoli Roma Trast.
26ª	Id.	**Chierighini** cav. Augusto - Capo staz. principale - Staz. Verona P. V.	**30.10.1913 Rinunciatario.**
28ª	Rappresentante	**Pecoraro** Arturo - Applicato - Staz. Pesaro.	**Pecoraro** dott. Arturo - Applicato - Staz. Pesaro.
28ª	Delegato	**Marcucci** rag. Carlo - Applicato - Staz. Avezzano.	**Marcucci** rag. Carlo - Applicato - Staz. Teramo.
28ª	Delegato supplente	**Bisetti** Benedetto - Applicato - Staz. Borgo Panigale.	**Bisetti** Benedetto - Applicato - Staz. Dogna.
28ª	Id.	**Berti** Arnaldo - Applicato - Staz. Bagni di Montecatini.	**18.10.1913 Rinunciatario.**
28ª	Id.	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Pontegalera.	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Roma Trast.
29ª	Id.	**Sbolci** Mario - Capo gestione di 1° gr. - Staz. Genova P. P.	**Sbolci** Mario - Capo gestione principale - Staz. Genova P. P.
30ª	Id.	**Fabbro** rag. Manlio - Applicato - Staz. Padova.	**Fabbro** rag. Manlio - Applicato - Staz. Pontebba.
31ª	Id.	**Selvatici** Gildo - Aiut. applicato - Staz. Ravenna.	**Selvatici** Gildo - Aiut. applicato - Staz. Imola.
32ª	Id.	**Ferrari** Edmondo - Capo sq. manovratori - Staz. S. Limbania.	**7.10.1913 Rinunciatario.**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
35ª	Delegato	**Badini** Pietro - Manovratore - Staz. S. Benigno.	**Badini** Pietro - Manovratore - Staz. Genova P. C.
35ª	Delegato supplente	**Bellani** Antriade - Manovratore - Staz. Ventimiglia.	**Bellani** Antriade - Manovratore - Staz. Piombino.
36ª	Id.	**Bonetti** Luigi - Manovale - Staz. Nocera Umbra.	**21.10.1913 Rinunciatario.**
38ª	Delegato	**Gambella** Antonio - Capo conduttore - P. V. Sapri.	**Gambella** Antonio - Capo conduttore - P. V. Napoli.
42ª	Rappresentante	**Volpi** Giuseppe – Operaio di 2ª cl. - Riparto Tecnico Milano.	**Volpi** Giuseppe - operaio di 1ª classe - Riparto Tecnico - Milano.

Circolare N. 177R (C.).

Congresso dei delegati delle sezioni del Club Alpino italiano in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Torino e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 23 al 28 dicembre 1913.

Ritorno: dal 28 dicembre 1913 al 2 gennaio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 178R (C.).

LXXXIII Esposizione internazionale di Belle Arti in Roma.

Nella circostanza della Esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto interamente ferroviario, o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Viaggi degli Espositori e Giurati.

Andata e *Ritorno*: dal 1° febbraio al 31 luglio 1914.

Spedizioni delle opere.

Andata: dal 20 dicembre 1913 al 20 gennaio 1914.

Ritorno: dal 1° febbraio al 31 luglio 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 179R (C.).

XXIII Congresso della Società Italiana di Medicina Interna in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 17 al 23 dicembre 1913.

Ritorno: dal 20 al 26 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, dicembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale. - C-80

Circolare N. 180R (C.).

VIII Congresso della Società Italiana di Ortopedia in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Firenze e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'11 al 15 dicembre 1913.

Ritorno: dal 14 al 20 dicembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Roma, dicembre 1913 - Tip. Editrice Nazionale.C-80.

SENTENZA

Trasporto di merci deperibili. - Dichiarazione di ingombro delle stazioni. - Sospensione del termine di resa.

L'Amministrazione delle Ferrovie non ha obbligo di avvertire singolarmente gli speditori della dichiarazione di ingombro delle stazioni per le quali la spedizione è in transito, bastando all'uopo che ne sia dato avviso al publico nelle stazioni.

Nello stesso caso di dichiarazione d'ingombro, l'Amministrazione delle Ferrovie non è tenuta a dar la precedenza alle merci facilmente deperibili, essendo questa una facoltà lasciata al suo criterio discrezionale, insindacabile per parte dell'autorità giudiziaria.

CORTE DI APPELLO DI ROMA. Udienza del 6 maggio 1913. Commercio frutta di Forlì c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Il 3 aprile 1909 furono dalla stazione ferroviaria di Rosarno in Calabria, spediti da Antonio Guarna, a piccola velocità accelerata, ed alle condizioni della tariffa eccezionale N. 909 *A*, due vagoni di agrumi, uno per Forlì e l'altro per Pesaro, diretti alla Società « Commercio Frutta » di Forlì.

Di questi due vagoni, quello diretto a Forlì arrivò l'undici aprile, quello diretto a Pesaro giunse la sera del venti aprile, cioè dopo 17 giorni, col carico quasi completamente guasto, essendo marcita la massima parte degli agrumi, come fu accertato l'indomani 21 aprile da perizia eseguita in contraddittorio delle parti.

La Ditta « Commercio Frutta » di Forlì, rifiutata la merce, pretese il pagamento degli agrumi in L. 2.130,50 ed il rimborso del nolo in L. 293,80, ma l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sostenendo non essere in colpa a causa dell'ingombro della linea, verificatosi dal 6 alli 11 aprile nel tratto Bagnara Reggio-Metaponto, offrì solo il ricavato netto della vendita della merce ricuperata.

Respinta tale offerta, la Ditta « Commercio Frutta » di Forlì, con citazione 3 ottobre 1909 convenne in giudizio innanzi il Tribunale di Pesaro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato pel pagamento delle suddette due somme addebitandole la colpa:

a) di aver consegnato la merce dopo scaduti i termini di resa;

b) di aver omesso, quando sopravvenne l'ingombro della linea, di darne avviso allo speditore, ai sensi degli art. 126, 128 delle condizioni generali dei trasporti, per dargli modo di provvedere o di rescindere il contratto.

L'Amministrazione delle Ferrovie si difese sostenendo che il termine di resa non era decorso, non dovendosi calcolare nel termine i giorni in cui la linea fu ingombra, e che non le si potea far carico di non aver dato avviso allo speditore dell'ingombro perchè l'obbligo dell'avviso è stabilito soltanto nel caso di interruzione della linea.

Questa tesi fu accolta dal Tribunale di Pesaro che con sentenza 30 marzo-4 aprile 1910 rigettò la domanda.

La Corte d'Appello di Ancona con sentenza 19-21 dicembre 1910 rigettò l'appello interposto dalla Società, confermando la sentenza dei primi giudici, ma la Corte di Cassazione di Roma, accogliendo il secondo mezzo del ricorso prodotto dalla Società, col quale si addebitava alla Corte di merito la mancanza di motivazione sull'obbligo spettante alle Ferrovie di dare allo speditore l'avviso di cui all'art. 128 delle tariffe, con decisione 27 luglio - 14 settembre 1911, cassò la detta sentenza e rinviò la causa per nuovo esame a questa Corte.

All'udienza del 20 febbraio 1912 le parti presentarono le conclusioni sopra trascritte, colle quali insistono nelle istanze ed eccezioni già spiegate nelle precedenti fasi del giudizio.

IN DIRITTO.

Osserva che la Società appellante dichiara esplicitamente di non voler desumere la responsabilità della ferrovia dal ritardo nella riconsegna della merce, e riconosce pertanto che durante l'ingombro della linea si proroga per legge il termine di resa (Art. 2 legge 12 luglio 1906).

Esso sostiene tuttavia la responsabilità della Ferrovia per i danni, che furono conseguenza del ritardo, deducendo la colpa dell'Amministrazione, per due distinte inosservanze delle condizioni di trasporto, e cioè:

1°. della prescrizione dettata dall'Art. 128 delle dette condizioni, per non aver avvertito delle interrotte circolazioni dei convogli lo speditore, che avrebbe potuto rescindere il contratto di trasporto.

2°. della prescrizione di cui all'Art. 95 delle stesse condizioni, per non avere, comunque, durante l'ingombro, dato la precedenza al trasporto di quelle merci già accettate ed avviate, che erano soggette a deperimento.

Pertanto si deduce dalla Società la colpa contrattuale dell'Amministrazione ferroviaria, consistente appunto nell'osservanza delle accennate condizioni dei trasporti ferroviari.

Infatti, poichè ogni responsabilità per ritardo si poteva nella specie escludere per l'efficacia interruttiva dei termini di resa, attribuita alla dichiarazione d'ingombro, l'azione per l'indennizzo non poteva trovare fondamento se non nella prova della colpa dell'Amministrazione delle Ferrovie.

La merce che giunse a Pesaro avariata, era stata spedita a piccola velocità accelerata e dalle condizioni della tariffa eccezionale N. 903 *A* fra le quali notevole quella che stabilisce siano i trasporti eseguiti a rischio e pericolo del mittente, il quale non potrà ripetere indennità per avarie, quando *non sia provato che esse derivino da colpa dell'Amministrazione stessa.*

Di fronte al tenore di questa disposizione, che il mittente accettò liberamente quando chiese la spedizione secondo la tariffa ec-

cezionale, non si può affermare, come sostiene l'appellante, che la prova della mancanza di colpa debba essere fornita dalla Ferrovia.

La disposizione richiede per il fondamento dell'azione una prova positiva, cioè quella della colpa, e quindi tale prova deve essere data di regola da chi la invoca a sostegno della domanda. Si richiederebbe invece una prova negativa, se si pretendesse dalla ferrovia la dimostrazione della mancanza di qualsiasi colpa da parte sua.

Si invertirebbe inoltre praticamente la posizione delle parti nei riguardi del rischio giacchè mentre per contratto venne posto a carico del mittente, si porrebbe in realtà a carico della ferrovia, quando si costringesse quest'ultima per sfuggire alla responsabilità a dimostrare di non essere in colpa. — Certamente di regola in tema di colpa contrattuale spetta all'inadempiente l'onere di escluderla, ma questa norma non ha carattere imperativo e le parti possono ben pattuire altrimenti, come pattuirono nel caso attuale, per effetto della tariffa eccezionale chiesta dal mittente. Spetta quindi al reclamante di provare che ricorre l'eccezione stabilita dall'Articolo 93, alla regola generale, che esonera da responsabilità la Ferrovia, dimostrando l'esistenza di una colpa.

Questa dimostrazione potrà sorgere dal fatto stesso, potrà anche ricavarsi da quegli elementi che la Ferrovia, come ogni pubblica amministrazione, ha per legge o per regolamento il dovere di fornire al privato in casi speciali, ma il principio che addossa al reclamante l'onere della prova, rimarrà pur sempre in vigore e dovrà necessariamente essere applicata, quando si dovranno risolvere, come nel caso attuale, questioni relative ad avarie di merci, cagionate da colpa della ferrovia.

La prima inosservanza delle condizioni di trasporto, e quindi il primo elemento da cui si deduce la colpa della Ferrovia, si fa dalla Società appellante consistere nell'omissione dell'avviso del verificatosi ingombro allo speditore, il quale avrebbe potuto provvedere alla conservazione della merce.

L'obbligo dell'avviso allo speditore trovasi espressamente imposto all'Amministrazione dall'Art. 128 delle tariffe ferroviarie, costituenti l'allegato *D* alla legge 20 aprile 1865, N. 3048. Questo articolo come i precedenti 126, 127, è compreso nel capo XI intitolato: « Delle interruzioni temporanee dei trasporti ». Da questo

titolo, e più dalle disposizioni contenute negli Art. 126. 127 e 128, nelle quali si accenna alla interrotta circolazione dei convogli, ai trasbordi, alla possibilità di avviare viaggiatori o merci per altra via rimasta libera, al ricovero delle merci ed eventuale vendita della stessa, ed infine alla riassunzione del servizio sulla linea rimasta interrotta, appare evidente come si sia voluto colle citate disposizioni, regolare l'ipotesi di interruzione della linea, o sede stradale, per alluvioni, frane o per altro caso fortuito o di forza maggiore.

L'ipotesi dell'ingombro delle stazioni, che è diverso dall'interruzione delle linee, così per l'oggetto (stazioni o non linee) così per l'origine sua, dovuta alla affluenza eccessiva di merci, come sopratutto per i fenomeni, che ne sono la conseguenza, e cioè ristagno delle merci nelle stazioni di transito e di regola, formazione di maggior numero di treni per avviare le merci stesse a destinazione, evnne preveduta soltanto per abbreviare il termine per il ritiro della merce ed aumentare i diritti di sosta dal legislatore del 1885 (Art. 117 lettera) ma fu oggetto di più minute disposizioni nel momento dell'assunzione dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato.

Fu perciò regolata con una legge, quella del 12 luglio 1906, che colla sospensione dei termini di resa, mirò di creare una posizione privilegiata alla ferrovia, come risulta da precise dichiarazioni contenute nei lavori preparatorii e del tenore stesso della norma dettata dall'Art. 2 della legge. Tale trattamento di privilegio usato alla ferrovia dal legislatore, se non basta per dedurre l'impossibilità di appilcare per analogia all'ingombro delle stazioni, norme dettate dalle tariffe per l'ipotesi dell'interruzione, s'impone però di negare tale applicazione, quando con essa si verrebbe a distruggere ed a menomare il beneficio che il legislatore volle espressamente accordare. Ma a tale conseguenza si verrebbe appunto, applicando all'ipotesi dell'ingombro, le norme dettate dagli art. 126 e segg. delle tariffe per l'ipotesi dell'interruzione dei trasporti.

Anzitutto trattasi, come si osservò, di due ipotesi ben distinte per le loro cause ed anche per le loro conseguenze, sebbene tra queste sia comune ad entrambe quella del ritardo nella resa della merce a destinazione.

Questo solo elemento comune, che del resto per l'ipotesi dell'ingombro fu espressamente contemplato escludendo la responsabilità della Ferrovia, non basta per la sola ipotesi della interruzione.

L'avviso allo speditore che è la norma la cui applicazione analogica viene espressamente reclamata, è obbligo imposto ad ogni vettore, quando per effetto di un caso fortuito o di forza maggiore sia impedito o soverchiamente ritardato il trasporto (Art. 395 codice di commercio). L'Art. 128 della tariffa, nel riprodurre tale obbligo, volle riferirsi ad eguale ipotesi di caso fortuito, forza maggiore, che impedisca il trasporto, ma ne limitò la portata, stabilendo il diritto della ferrovia di non domandare istruzioni allo speditore, quando la spedizione possa mandarsi a destinazione per altra via rimasta libera, nel qual caso pure un ritardo nel trasporto si verifica necessariamente.

Da tale limitazione dell'obbligo dell'avviso appare evidente come la ferrovia non sia tenuta all'avviso per il semplice ritardo, ma soltanto per l'impedimento del trasporto prodotto dall'interruzione della circolazione dei convogli.

Quindi pur ammettendo l'applicazione analogica delle disposizioni dettate dagli Art. 126-128 a casi che non rappresentino una vera interruzione della linea per caso di forza maggiore, tale applicazione si dovrà però sempre negare per i casi che producono non l'impedimento, ma il semplice ritardo del trasporto.

Tale è appunto l'ipotesi dell'ingombro delle stazioni, che cessa non appena ne sia eliminata la causa, e cioè l'agglomeramento eccessivo di merci. Ed è pure evidente che tale causa non si può eliminare, se non con una più intensa circolazione dei treni, con un fatto cioè che è precisamente l'opposto del fatto preveduto e regolato dall'art. 126 delle tariffe.

Affermare che l'ingombro produca anche un arresto nel transito dei treni non si può, quindi senza contraddire alla logica, senza confondere lo ingombro delle stazioni coll'ingombro della linea. Ma l'applicazione analogica della prescrizione dettata dall'art. 128 per il solo caso di impedimento del trasporto a causa dell'interruzione della linea, dovuto a rottura del piano stradale, al caso di ritardo nel trasporto per ingombro delle stazioni, non è soltanto vietata dalla avversità delle cause e delle conseguenze dei due fatti,

ma contraddice anche ai fini che si propone il legislatore colla legge del 1906.

Infatti mentre con quella legge si volle usare un trattamento di favore alla ferrovia, che sebbene dettato da ragioni transitorie, venne mantenuto per effetto dell'art. 38 della legge sull'ordinamento delle Ferrovie 7 luglio 1907, n. 429, qualora si obbligasse la ferrovia a chiedere istruzioni allo speditore per ogni merce che si trova nelle stazioni dichiarate ingombre, si verrebbe evidentemente ad obbligare l'amministrazione a compiere un lavoro complicatissimo di spedizione, di avvisi e di esecuzioni di ordini, che avrebbe l'evidente effetto di accrescere le conseguenze dell'ingombro, e di prolungare indefinitamente l'epoca della cessazione.

Infine dai lavori preparatorii della legge del 12 luglio 1906, e specialmente dalle dichiarazioni fatte dal Ministro Gianturco in Parlamento, emerge in modo indubbio come l'obbligo dell'Amministrazione si sia voluto limitare al preavviso notificato al pubblico. Il Ministro, alla proposta dell'on. Daneo diretta ad includere nell'art. 2 un inciso che stabilisse l'obbligo del previo avviso pubblicato nelle stazioni, rispondeva che così veniva già fatta la dichiarazione d'ingombro.

Ed infatti l'art. 117 lettera O delle tariffe del 1885, che prevede appunto il caso di straordinaria affluenza di merci, tale da incagliare il servizio, dà norme all'Amministrazione, imponendole di attuarle con preavviso di tre giorni notificato al pubblico. Questa disposizione contenuta nelle tariffe del 1885, dimostra come il legislatore prevedendo il caso dell'ingombro, ed accordando fin da allora alla Ferrovia, speciali diritti, non imponesse che il solo obbligo del preavviso al pubblico, mentre per il caso di interruzione imponeva l'obbligo dell'avviso allo speditore.

Si ha così altro argomento per respingere l'estensione analogica dell'articolo 123 delle tariffe al caso dell'ingombro. E poichè non si contesta che all'obbligo del preavviso al pubblico, siasi adempiuto dalla Ferrovia, è inutile ammettere la prova dedotta per tale scopo subordinatamente dalla Ferrovia.

Infine se anche si potesse ammettere che l'interruzione, regolata dagli articoli 126-128 delle tariffe, possa verificarsi anche nel caso di ingombro, si sarebbe pur sempre dovuto dimostrare che la circolazione dei treni, durante l'ingombro sia stata ridotta, poichè

soltanto allora, come osservò la Corte di Cassazione, si potrebbe esaminare in diritto, se nella ipotesi della soppressione di qualche treno, la riduzione del servizio costituisca o no una interruzione parziale ai sensi dell'art. 126 e seguenti della Tariffa.

La prova della riduzione dei treni spettava per le premesse considerazioni all'attore, il quale non l'ha in alcun modo [illegible]. Quindi si dovrebbe, anche se fosse possibile accettare la tesi principale all'appellante, respingere pur sempre l'istanza.

La seconda inosservanza delle condizioni di trasporto, e cioè l'omessa precedenza delle spedizioni della Società, contenente merci deperibili, non trova neppur essa alcun fondamento in un preciso obbligo contrattuale, e non è del resto provato in alcun modo.

A parte la legge del 1906, che si proponeva il solo scopo di porre pronto rimedio a condizioni eccezionali all'esercizio, le tariffe del 1885, contengono una sola norma relativa all'ordine da seguire nel trasporto delle varie spedizioni (art. 95). Ma tale norma stabilisce anzi come regola generale che le spedizioni si debbono effettuare nell'ordine della loro accettazione al trasporto, e soltanto eccezionalmente ammette la possibilità di seguire un ordine avverso, quando sia necessario per la natura della merce, per la sua destinazione, o per altri motivi, o siavi impedimento per caso fortuito o forza maggiore.

Anzitutto la legge affida con questa eccezione alla Ferrovia una facoltà discrezionale, il cui sindacato, davanti alla autorità giudiziaria, non si può ammettere, senza far venir meno la facoltà ma, quando pur si potesse ammettere che la ferrovia abbia per legge un obbligo preciso, non potrebbe il mittente pretenderne lo adempimento, se non quando si presenti possibile, giacchè se alla precedenza di determinate spedizioni si oppone la forza maggiore, si ha precisamente una delle ipotesi che a' termini dell'art. 95 sopra citato, permettono alla ferrovia di seguire un ordine di inoltro delle spedizioni diverso dal normale. Ora nel caso dell'ingombro la possibilità di dare la precedenza è per lo meno di molto dubbia attuazione pratica.

Inoltre per l'ingombro verificatosi nell'aprile 1909 sulle linee della Calabria, se anche tale possibilità si fosse avuta, si sarebbe dovuto esaminare se meritassero la precedenza le merci deperibili ovvero quelle che per la loro destinazione ai luoghi colpiti dal ter-

remoto, dovevano pure essere avviate prontamente a destinazione è considerata quale un motivo di precedenza come la natura della merce, e nel caso speciale la destinazione si presentava con tale carattere di urgenza da non ammettere dubbi di sorta.

Ma se anche si potesse ammettere che la Ferrovia avesse avuto l'obbligo di dare la precedenza assoluta alle merci deperibili mancherebbe pur sempre la prova che essa non abbia adempiuto a tale preteso suo obbligo. L'unico elemento addotto dalla Società appellante, e cioè l'arrivo a Forlì l'11 aprile di un altro carro di agrumi partito da Rosarno lo stesso giorno 3 aprile, del quale si discute, non prova nulla perchè la spedizione giunta prima si riferisce a merce ugualmente deperibile e quindi della stessa natura, e perchè mentre la spedizione in contesa dovette restare a Catona pel completamento del carico, non risulta che quella diretta a Forlì abbia pure sostato ed anzi la copia del bollettino di consegna, prodotto dall'appellante non porta in proposito l'indicazione necessaria.

Pertanto la Società appellante non ha potuto stabilire alcuna colpa della ferrovia, e devesi quindi confermare la sentenza appellata, che ne respingeva l'istanza di risarcimento di danni per avaria.

Considerando che a carico dell'appellante soccombente si devono porre le spese di questo giudizio di appello e di quello svoltosi avanti la Cassazione di Roma, riservate a questa sede.

P. q. m. La Corte, uditi i procuratori delle parti, respinta ogni contraria istanza ed eccezione, pronunciando in sede di rinvio a seguito della sentenza della Corte di Cassazione di Roma, 27 luglio-14 settembre 1912, rigetta l'appello interposto dalla Società Commercio Frutta di Forlì, avverso la sentenza del Tribunale di Pesaro, 30 marzo-4 aprile 1910, che pienamente conferma. Condanna l'appellante Società nelle spese ed onorarii di questo giudizio di appello e del giudizio svoltosi avanti la Cassazione di Roma, a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Anno VI - N. 51

18 Dicembre 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 401. — Norme contabili per le stazioni . Pag. 813

Ordine di Servizio N. 402. — Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate-Veduggio-Romanò-Fornaci . . . . » 819

Ordine di Servizio N. 403. — Servizio merci italo-austro-ungarico » 820

Ordine di Servizio N. 404. — Servizio merci dei raccordi industriali delle Ferrovie Nord Milano . . . . » 822

Ordine di Servizio N. 405. — Estensione di servizio nella stazione di Torre Annunziata Marittima . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 406. — Bollettino ufficiale . . . . . . » 823

Circolare N. 103. — Carri da utilizzarsi pei trasporti in servizio cumulativo internazionale . . . . » ivi

Circolare N. 104. — Bagagli vincolati a dogana . . . . . . » 825

Roma, dicembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Ordine di Servizio N. 401. (C.).

Norme contabili per le stazioni.

(Vedi Ordini di Servizio N. 160-1909, 388-1912 e 174-1913).

A partire dalle contabilità del mese di gennaio 1914 le stazioni dovranno attenersi alle seguenti disposizioni, non senza prenderne nelle relative sedi delle Norme contabili.

Gestione Capo Stazione.

1. *Conto corrente riassuntivo.*

Tutte le stazioni della rete (nonchè le Agenzie e gli Alberghi), dovranno fare uso del Corrente riassuntivo mod. CI-501 di nuova edizione, per riassumere a fine mese, in base agli elaborati delle gestioni, le partite di debito, credito e rimanenza. Detto Conto corrente serve inoltre alle stazioni nelle quali non tutte le gestioni sono affidate al Capo Stazione, per tenere in evidenza, giornalmnnte, nel quadro D, i versamenti dei singoli agenti e quelli fatti alla Cassa nelle epoche stabilite, nonchè, negli appositi quadri, i rilievi, gli abbuoni, ecc. pervenuti nel msee.

In base alle scritturazioni del registro Mod. CI-501, debitamente sommato e bilanciato, dovrà essere compilato mensilmente il Conto corrente riassuntivo Mod. CI-502, destinato all'Ufficio Contabilità dei Prodotti.

Coll'occasione si rammenta che a detto Conto corrente devono sempre allegarsi i Prospetti del debito e del credito delle singole gestioni. Le cifre totali di debito e di credito di questi Prospetti debbono essere uguali a quelle riportate sui Conti correnti riassuntivi, Mod. CI-501 e CI-502.

2. *Rimborsi d'iniziativa dell'Amministrazione.*

Gli avvisi di eccedenza, Mod. C1-1014, pei quali le stazioni avessero constatato di avere, già di loro iniziativa, provveduto precedentemente al relativo rimborso alle parti, dovranno essere restituiti, con l'indicazione dei dati dell'eseguito rimborso, accompagnati con lettera, anzichè ai Controlli che ebbero ad emetterli (Ordine di Servizio N. 311-1910), all'*Ufficio Reclami tassazione Merci in Torino*, come quello dal quale pervennero.

Gestione Viaggiatori.

1. *Biglietti distribuiti per Modane.*

Le stazioni che hanno in caricamento biglietti a destinazione fissa per *Modane* (Francia) dovranno contabilizzarli, come viene praticato pei biglietti per *Ala* e *Cormons*, nei relativi Prospetti del servizio cumulativo (Mod. C1-214) e non già in quelli del servizio interno. Così pure, per il rilascio di biglietti facoltativi per *Modane*, *Ala* e *Cormons*, dovranno usarsi esclusivamente i fascicoli dei biglietti speciali Mod. C1-200 A, 201 A, 202 A o 203 A, del servizio cumulativo italiano.

2. *Distribuzione negativa di biglietti facoltativi in servizio cumulativo italiano.*

Ove nel corso del mese non fosse stato distribuito alcun biglietto facoltativo, Mod. C1-200 A, C1-201 A, C1-202 A o C1-203 A, *in servizio cumulativo italiano*, le stazioni anzichè inviare al Controllo il Riassunto a fascicolo Mod. C1-214 A negativo, si limiteranno ad inviare, allegato al Riepilogo generale, Mod. C1-212, il nuovo Mod. C1-214 A *bis*, contenente la sola indicazione dei primi numeri a distribuirsi dei suaccennati biglietti.

3. *Tessere per biglietti di abbonamento.*

L'importo delle tessere per biglietti di abbonamento, che vengono richieste in una stazione che non sia quella nella quale deve avvenirne la consegna, non dovrà essere versato, ma sarà da tenersi

in sospeso, previa regolare registrazione nel registro Mod. C1-310, in attesa che l'importo stesso venga ripreso mediante rivalsa dalla stazione che ha consegnato la tessera all'abbonato. A tal uopo l'Ufficio che ha emesso la tessera dovrà indicare sulla rivalsa contabile, Mod. C1-247, la stazione alla quale venne presentata la domanda.

4. *Diritti fissi per biglietti di abbonamento.*

Si rammenta che, analogamente, anche i diritti fissi per biglietti di abbonamento non debbono essere versati, ma registrati pur essi sul registro Mod. C1-310, per essere contabilizzati all'atto della consegna del biglietto insieme al prezzo dell'abbonamento relativo. Se la consegna del biglietto di abbonamento avviene in altra stazione, questa ultima si pareggerà dell'importo della rivalsa contabile Mod. C1-247, con cui le è pervenuto il biglietto, mediante incasso dal titolare del prezzo del biglietto stesso ed emissione di rivalsa per l'importo del diritto fisso sulla stazione che accettò la domanda, e che l'Ufficio il quale ha emesso l'abbonamento, avrà indicato sulla rivalsa contabile, Mod. C1-247.

5. *Biglietti di abbonamento rifiutati od abbandonati.*

Fermo restando l'obbligo per parte delle stazioni di trasmettere, trascorsi i cinque giorni di giacenza, al Controllo, accompagnati da lettera informativa, i biglietti di abbonamento che venissero rifiutati od abbandonati, previo il loro annullamento con le modalità di cui all'allegato A alla Circolare N. 110-911, a modificazione di quanto è detto sub *E)* comma *c)* dell'Ordine di Servizio N. 174-1913, si prescrive che le stazioni, anzichè attendere dal Controllo il pareggio delle somme di cui sono allo scoperto, prendano senz'altro credito degli importi di questi biglietti di abbonamento, nell'apposita colonna del Conto corrente di gestione, Moduli C1-301 o 436, nel giorno stesso in cui l'invio al Controllo viene effettuato.

A giustificazione dei crediti assunti, le stazioni compileranno a fine mese il « Riepilogo dei titoli di credito in conto corrente » Mod. C1-302, inserivendo i biglietti rimessi al Controllo nel quadro C di detto Riepilogo.

6. *Contestazione dei rilievi. Invio degli elenchi Mod.* Cı-518.

I rilievi a debito che vengono contestati, sono da rimettersi all'Ufficio che li ha emessi, di volta in volta, scortati dal solo listino Mod. Cı-517; basterà quindi la compilazione a fine mese di un solo Elenco Mod. Cı-518 per ogni Ufficio, che comprenda tutti i rilievi contestati durante il mese.

Detto Elenco Mod. Cı-518, previa inscrizione nell'elenco carte, Mod. Cı-610, deve essere allegato alla contabilità della gestione (Pacco C) destinata al Controllo Viaggiatori e Bagagli e non deve, quindi, più allegarsi al Conto corrente riassuntivo Mod. Cı-502, destinato all'Ufficio Contabilità dei prodotti.

Gestioni Bagagli.

1. *Trasporti in servizio cumulativo italiano.*

Allo scopo di tenere nettamente divisi anche per i trasporti di bagaglio quelli effettuati in servizio cumulativo italiano da quelli del servizio interno, le stazioni dovranno fare uso per i trsaporti in servizio cumulativo italiano di un separato bollettario Modulo Cı-262 o Cı-262 *bis* e compilare di conseguenza, a fine mese, separati riassunti Mod. Cı-265 A.

2. *Trasporti in servizio cumulativo internazionale.*

Le stazioni dovranno rimettere al Controllo, a fine mese, allegati ai riassunti del servizio internazionale, Mod. Cı-265 B tutte le matrici dei bollettari Mod. Cı-263, riguardanti i trasporti del servizio internazionale accettati nel mese.

3. *Trasmissione al Controllo degli scontrini dei bagagli ritirati in arrivo.*

Si rammenta alle stazioni che, ai sensi dell'articolo 40 delle Norme contabili, gli scontrini dei bagagli, ritirati in arrivo, con uniti i corrispondenti fogli di via, devono essere rimessi giornal-

mente al Controllo, ordinati per lettera alfabetica di stazione di partenza, avvertendo che nella busta o nel pacco non debbono includersi altri documenti o biglietti di viaggio.

Gestione Merci.

1. *Emissione delle Schede di assegno e dei relativi duplicati.*

Tutte le stazioni dovranno fare uso, per l'emissione delle Schede di assegno, dei bollettari di nuova edizione, che vennero predisposti distinti per servizio interno e servizio cumulativo italiano e precisamente:

pel servizio interno (G. V., P. V. o gestioni riunite), del bollettario Mod. Cɪ-449, di colore ceruleo;

pel servizio cumulativo italiano (G. V., P. V. o gestioni riunite), del bollettario Mod. Cɪ-450, di colore canarino.

Per il servizio cumulativo internazionale continuerà ad adoperarsi l'attuale bollettario, Mod. Cɪ-451.

Rimane *assolutamente vietato* di valersi di questi bollettari per l'emissione di duplicati di schede di assegno nei casi di smarrimento dell'originale.

Dovrà invece farsi uso del nuovo fascicolo Mod. Cɪ-452, di colore bianco, in tutto conforme ai bollettari Mod. Cɪ-449 e Cɪ-450, però mancante dello scontrino di riconoscimento destinato al mittente ed avente la serie ed il numero progressivo in bianco: estremi questi che debbono esservi inscritti a cura della stazione che emette il duplicato, desumendoli dalla matrice della scheda originale.

Per quanto precede, sui riassunti delle spedizioni Mod. Cɪ-414 (servizio interno), Cɪ-420 (servizio cumulativo italiano) e Cɪ-424 (servizio cumulativo internazionale), l'indicazione dei numeri delle schede di assegno emesse, dovrà, nelle apposite colonne, risultare strettamente progressiva.

In caso di annullamento di qualche scheda dovrà farsene annotazione sul relativo riassunto delle spedizioni.

2. *Riassunti del servizio interno per trasporti militari in conto corrente.*

Ferma restando la disposizione relativa alla scritturazione dei trasporti militari in conto corrente, riflettenti il servizio interno, su separati registri dei trasporti in servizio, Mod. C1-403 (spedizioni) e Mod. C1-406 (arrivi), per quanto riguarda i riassunti *destinati al Controllo merci interno di Torino*, si dovrà fare uso del nuovo Mod. C1-429, che serve tanto per le spedizioni quanto per gli arrivi, e che dovrà includersi da tutte le stazioni nel Pacco F.

Per quanto riguarda i trasporti militari in conto corrente, effettuati in servizio cumulativo italiano, restano ferme le disposizioni già impartite, cioè che la loro scritturazione debba avvenire nei registri e sui riassunti dei trasporti ordinari del servizio cumulativo italiano.

3. *Estratti statistici, mod.* C1-458.

Con richiamo alle disposizioni di cui alle Circolari N. 30-1912 e N. 12-1913, relative all'esonero da parte delle staziozni dalla redazione degli estratti statistici, Mod. C1-458, pei trasporti in servizio interno di peso inferiore ai Kg. 500 per la G. V. ed a Kg. 1000 per la P. V., si prescrive che le stazioni stesse abbiano ad indicare, a fine di ogni quindicina, in calce all'ultimo foglio dei detti estratti, il quantitativo separato dei trasporti in arrivo a G. V. e di quelli a P. V., inferiori ai suddetti limiti di peso.

Sempre in calce allo stesso ultimo foglio degli estratti statistici, le stazioni che hanno gestioni riunite dovranno esporre, per ciascun dei servizi: interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, anche i quantitativi delle *spedizioni effettuate* nella quindicina, distintamente per G. V., P. V. accel. e P. V.

In occasione di ristampa, gli estratti statistici, Mod. C1-458, saranno muniti di appositi specchietti per la raccolta dei dati di cui trattasi.

4. *Contestazione dei rilievi. Invio degli elenchi Mod.* C1-518.

La contestazione dei rilievi a debito del servizio interno deve essere fatta esclusivamente al Controllo alla cui giurisdizione la

stazione appartiene, e ciò anche se trattasi di rilievi emessi da altri Controlli Merci interni.

I rilievi sono da contestarsi ai singoli Controlli (interno - cumulativo italiano - cumulativo internazionale), volta per volta, mediante il solo listino Mod. Ci-517. Ne consegue che a fine mese sarà da compilarsi, per ciascun controllo, un unico elenco Mod. Ci-518, comprendente tutti i rilievi contestati nel mese.

Gli elenchi, Mod. Ci-518, debbono essere inscritti nell'elenco carte del Controllo interesasto (Mod. Ci-611, 612, 612 A e 613) e trasmessi al medesimo, mensilmente, insieme alle relative contabilità; non dovranno, quindi, più allegarsi al Conto corrente riassuntivo, Mod. Ci-502, destinato all'Ufficio Contabilità dei prodotti.

Le prime forniture degli stampati di nuova edizione perverranno alle stazioni in tempo utile, a mezzo dei Magazzini; gli ulteriori fabbisogni saranno da richiedersi ai medesimi nei modi d'uso e nelle epoche stabilite.

Si raccomanda vivamente a tutte le stazioni di prendere esatta conoscenza delle disposizioni di cui al presente Ordine di servizio, affinchè le medesime vengano immancabilmente attuate con decorrenza 1 *gennaio* 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 402. (M. C.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 288-1913).

Le fermate di Cassago-Nibionno-Fulciago e di Costamasnaga, attualmente ammesse al servizio cumulativo per i trasporti a grande velocità, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 200 e composte di colli non superanti i Kg. 50 ciascuno,

e a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni a carro completo con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico, a datare dal 20 novembre 1913 sono state abilitate all'eseguimento anche dei trasporti di merci a piccola velocità accelerata e di bestiame, nonchè ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria senza alcuna limitazione: ferme restando invece le restrizioni stabilite per i trasporti a grande velocità.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1913) » a pagina 34, di fronte a ciascuna delle suddette due fermate si dovrà:

aggiungere alla colonna 4 la lettera A;
cancellare nella colonna 5 il richiamo (2);
aggiungere nella colonna 6 la lettera B.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 403. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Alle spedizioni di prodotti dell'industria metallurgica, effettuate dalle stazioni appresso indicate e soggette alla tariffa eccezionale N. I-m, compresa nella Parte II A, fascicolo 1-a, della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912), sono applicabili, in via di carteggio, con effetto dal 10 dicembre 1913 e fino a nuovo avviso, i seguenti prezzi ridotti per quintale:

Lipina-Carlshütte	Peri	2.58
	Pontebba	1.82
	Cormons	2.14
	Cervignano	2.26

Mähr-Ostrau-Oderfurt	Peri	2.57
	Pontebba . .	1.79
	Cormons. . .	2 12
	Cervignano .	2.24
Schönbrunn-Witkowitz	Peri	2.57
	Pontebba . .	1.79
	Cormons. . .	2.12
	Cervignano .	2.24
Teschen Nordbahnhof	Peri	2.55
	Pontebba . .	1.79
	Cervignano .	2.12

Di conseguenza, i prezzi attualmente contenuti nella eccezionale I m, per le stazioni sopra menzionate, dovranno essere annullati.

Pure con validità dal 10 dicembre 1913, sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Fascicolo 1. Pag. XXIV. - Inserire il nome della stazione di Wegierska-Gorka con le distanze appresso indicate:

Wegierska-Gorka	St. B.	1116	—	808	—	921

Fascicolo 1 a Pag. 69. - Inserire il nome della suddetta stazione e, nella serie *m*, i seguenti prezzi:

St. B.	Wegierska-Gorka	Peri	2.67
		Pontebba . .	1.92
		Cervignano .	2.24

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 404. (M.).

Servizio merci dei raccordi industriali delle ferrovie Nord Milano.

A datare dal 1° ottobre 1913 le denominazioni dei raccordi « Keller e Ionelli » e « Antonini & C. » delle Ferrovie Nord Milano sono state modificate, rispettivamente, in quelle di « Ponelli & C. » e di « Manzoni e Lucchini ».

La distanza del « Raccordo Fratelli Gualdoni » dal transito di Novara è stata modificata in Km. 15, quelle dei raccordi « Masini e Rossi », « Laterizi Rappold », « Laterizi ed affini » dal transito di Seregno sono state rispettivamente fissate in Km. 13, 14 e 15.

In dipendenza di quanto sopra, saranno da apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » opportune modificazioni all'elenco alfabetico a pagina 14 ed al prospetto a pagina 32.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni*

Ordine di Servizio N. 405. (M.).

Estensione di servizio nella stazione di Torre Annunziata Marittima.

A datare dal 20 dicembre 1913 la stazione di Torre Annunziata Marittima viene abilitata al ricevimento in arrivo delle spedizioni a G. V. di recipienti vuoti, sia a dettaglio che a carro completo.

In conseguenza a pagina 99 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) » di fronte al nome della stazione di Torre Annunziata Marittima, nella colonna 8ª dovrà esporsi la lettera G. col richiamo (9), riportando a piè di pagina la seguente annotazione:

(9) Limitatamente ai trasporti in arrivo di recipienti vuoti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 406. (S.).

Bollettino ufficiale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 139-1907).

Allegato al presente Ordine di Servizio si pubblica l'elenco delle classi di agenti cui devono essere distribuiti gli estratti del Bollettino ufficiale, elenco che sostituisce ed annulla quello allegato all'Ordine di Servizio N. 139-1907.

I Servizi dovranno, col 1° Gennaio 1914, riferirsi a questo nuovo elenco nella indicazione delle classi degli agenti ai quali devono esser distribuiti gli estratti, e le Divisioni compartimentali dovranno ad esso attenersi per la distribuzione.

Circolare N. 103. (M. V.).

Carri da utilizzare pei trasporti in servizio cumulativo internazionale.

In dipendenza dell'Ordine di Servizio N. 206-1913, si riportano qui di seguito le prescrizioni che debbono essere osservate dal personale delle stazioni per la scelta dei carri destinati al carico dei trasporti per l'estero.

1.° I carri per l'estero devono essere scelti fra quelli delle prime quattro categorie di velocità, dovendosi intendere come esclusi dal servizio cumulativo i carri ascritti alla (5) categoria (Prefazione generale all'orario generale di servizio, parte prima).

I carri da utilizzare pei trasporti che all'estero devono proseguire a G. V., devono essere invece scelti esclusivamente tra quelli delle tre prime categorie di velocità, muniti dell'apparecchio completo od almeno della condotta dei freni ad aria compressa, che abbiano subito il rialzo da non più di un anno. Si ricorda che i carri chiusi, esclusi gli FI, muniti di apparecchio completo od anche soltanto della condotta pel freno ad aria compressa, sono

contraddistinti con un triangolo dipinto in bianco nell'angolo inferiore sinistro e superiore destro delle porte scorrevoli e nell'angolo superiore destro delle pareti di testa.

Durante il periodo nel quale funziona il riscaldamento a vapore dei treni, pei trasporti che all'estero devono proseguire a G. V., devono essere usati carri che siano anche muniti della condotta per R. V. Pel servizio internazionale il periodo di riscaldamento dei treni va dal 1° settembre al 31 maggio.

2.° La scelta deve cadere sui carri nelle migliori condizioni di conservazione, i quali nulla presentino di anormale che possa farli ritenere inadatti alla circolazione per lunghi percorsi (O. S. Numero 206-1913).

A tale riguardo, mentre si ricorda che per nessun motivo debbono essere utilizzati carri ai quali siano applicate etichette di riparazione, si dispone che di massima non siano caricati per l'estero anche i carri muniti di etichette di constatazione.

Devono pure essere scartati i carri che presentino rotture di chiavarde, di boccole, piastre di guardia, guasti al freno a mano, agli accoppiamenti dei freni continui, ed altri ammanchi od avarie facilmente visibili e rilevabili dal personale di stazione; anche se tali guasti ed ammanchi non siano ancora stati segnalati colla applicazione delle prescritte etichette.

Deve essere particolarmente curata la visita prescritta dall'O. S. N. 361-1913 per garantirsi da ogni eventualità di infiltrazioni di acqua piovana.

3.° Sono da scartare i carri che abbiano la taratura anteriore a sei mesi, salvo riesca possibile verificarne la tara in stazione a cura degli agenti del Movimento (O. S. N. 150-1909), e quelli pei quali entro 30 giorni dalla data del carico scadrebbe il periodo di garanzia di costruzione o riparazione.

Pei contrassegni usati per indicare la scadenza dei periodi di garanzia vedasi O. S. N. 65-1908 e Circolare N. 60-1908.

4.° I carri vincolati a dogana debbono soddisfare anche alle disposizioni relative alla chiusura doganale (Decreto Ministeriale 8 giugno 1908, pubblicato nel Bollettino Ufficiale N. 25-1908).

5.° I carri devono essere accuratamente puliti tanto all'interno quanto all'esterno ed avere le boccole debitamente lubrificate.

Dovendo utilizzare carri che abbiano precedentemente servito al trasporto di bestiame, occorre accertare diligentemente, prima del carico, che i carri medesimi siano stati perfettamente lavati; in difetto devono essere ritornati al lavaggio, facendone oggetto di particolare rapporto alla Divisione del Movimento.

I Capi stazione e, nelle gestioni autonome, i Capi gestione, sono incaricati dell'esatta osservanza delle presenti disposizioni e rispondono delle eventuali conseguenze.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 5, 11, 26, 27, 28, 29, 34, *ai Controllori del materiale, al personale delle gestioni ed ai Capi squadra alle merci;* (*classi* 26, 27, 28 *limitatamente agli agenti aventi dirigenza di personale di verifica o addetti alla S. R.*).

Circolare N. 104. (C.).

Bagagli vincolati a dogana.

Per mettere in grado le stazioni di fornire prontamente le informazioni delle quali venissero richieste, si riassumono qui appresso i provvedimenti che sono stati attuati per sollevare i viaggiatori dall'onere della visita doganale, al confine, dei bagagli registrati.

1. Visita doganale dei bagagli durante la corsa dei treni:

Si effettua nei treni 1, 5 e 19 fra *Modane* e *Torino*;

» » » » 251, 253, 255, 257, 259 e 261 fra *Briga* e *Domodossola* o fra *Domodossola* e *Arona* o *Milano;*

Si effettua nei treni 61, 69 e 75 fra *Chiasso* e *Milano*.

2. Istituzione di sezioni doganali bagagli nel fabbricato viaggiatori delle stazioni di *Milano C.*, *Torino P. N.*, *Genova P. P.*, *S. Remo* e *Firenze S. M. N.;*

3. Inoltro in cauzione di tutti i bagagli *in transito* dalla stazione d'entrata a quella d'uscita;

4. Inoltro in compartimento piombato dei bagagliai dei treni 61 e 69, da *Chiasso* a *Ventimiglia*, limitatamente alla stagione invernale, dei bagagli registrati per stazioni oltre Ventimiglia;

5. Inoltro sotto semplice scorta di un Agente di Finanza, da *Ventimiglia* a *S. Remo*, dei bagagli registrati ivi diretti e in provenienza dalla Francia, che vengono consegnati alla Sezione doganale di S. Remo;

6. In relazione a quanto risulta dagli art. 34, 35, 36 e 37 del Regolamento doganale ferroviario, speciali provvedimenti furono adottati per quanto riguarda i bagagli in transito via Modane-Brindisi con la Valigia delle Indie, via Peri-Napoli con l'*Aegypten Express*, via Messina da Malta per Londra, via Genova con treni ordinari e col *Lloyd Express*.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Allegato all' Ordine di Servizio N. 406-1913.

ELENCO

delle classi di agenti cui devono esser distribuiti gli estratti dal " Bollettino Ufficiale "

A - Servizio del Movimento.

1. Controllori del movimento e traffico.
2. Capi gestioni principali.
3. Capi stazione.
4. Capi conduttori principali.
5. Capi gestione.
6. Capi telegrafisti e sorveglianti del telegrafo.
7. Applicati ed A. Applicati adibiti al movimento.
8. Controllori speciali viaggianti e Controllori viaggianti.
9. Capi conduttori.
10. Deviatori, Capi deviatori, e Capi squadra deviatori.
11. Capi manovra, manovratori e Capi squadra manovratori.
12. Capi squadra tecnici ed operai e sorveglianti tecnici.
13. Guidatori dirigenti di treni elettrici e macchinisti.
14. Capi Frenatori.
15. Conduttori ed allievi conduttori.
16. Guardiafreni.
17. Frenatori.
18. Guarda magazzino.
19. Assistenti alle merci.
20. Guardamerci.
21. Capi squadra alle merci.
22. Impiegati addetti alle gestioni (biglietti e merci).

B. Servizio Trazione.

30. Capi tecnici delle officine.
31. Capi tecnici dei depositi locomotive e delle centrali elettriche.
32. Capi deposito.
33. Capi squadra operai e capi d'arte delle officine.
34. Capi squadra operai dei depositi locomotive e delle centrali elettriche.
35. Macchinisti dei treni a vapore.
36. Macchinisti dei treni elettrici.
37. Fuochisti.

C. Servizio Veicoli.

40. Capi tecnici delle officine.
41. Capi tecnici delle squadre rialzo.
42. Capi verificatori.
43. Capi squadra operai e capi d'arte delle officine.
44. Capi squadra operai delle squadre rialzo.
45. Verificatori e ff.
46. Capi squadra manovali e ff. addetti alla pulizia delle carrozze ed alle disinfezioni.

D. Servizio Lavori.

50 Capi tecnici e capi d'arte.
51. Assistenti tecnici.
52. Assistenti dei lavori.
53. Capi squadra operai.
54. Capi squadra tecnici.
55. Sorveglianti della linea.
56. Capi squadra cantonieri.
57. Guardiani.
58. Cantonieri.
59. Capi d'arte e capi squadra operai delle officine di Pontassieve.

SENTENZE

Trasporto merci. - Interruzione di linea. - Vendita delle merci deperibili art. 128 Tariffe.

« *L'Amministrazione delle Ferrovie ha facoltà di vendere le merci soggette a facile deperimento che non possano essere inoltrate a destinazione per interruzione della linea anche durante il termine concesso allo speditore per rispondere all'avviso che eventualmente siagli stato dato dalla interruzione medesima, e tale sua facoltà è insindacabile da parte dell'Autorità Giudiziaria* ».

CORTE DI APPELLO DI BOLOGNA. — Udienza del 20 giugno 1913 Ferrovie Stato c. Comelli.

FATTO.

Comelli Oreste nell'11 dicembre del 1910 spedì a grande velocità per ferrovia al Sig. Signorelli in Ventimiglia 16 sacchi di selvaggina morta, merce che giunta a Genova non potè più proseguire per essere avvenuta in causa di una frana l'interruzione della linea. Di tale interruzione fu dato avviso con telegramma del 12 dicembre 1910 alla Stazione di Bologna, con preghiera di provocare subito le disposizioni del mittente a scanso vendita di detta merce. Il capo stazione di Bologna mandò in tal senso una raccomandata al Comelli data 13 dicembre 1910, ma impostata il 14 e pervenuta al destinatario dopo le ore 17 di tale giorno, ed il Comelli il 23 di detto mese rispose che aveva mandato due volte un suo incaricato alla stazione di Genova per vedere se trovava la selvaggina, ma senza alcun risultato.

Lo stesso Comelli poi nel 27 dicembre 1910, essendo sempre ignaro della sorte toccata alla sua spedizione, presentò regolare

reclamo, e a questo la Ferrovia rispose, dichiarando che essa per forza maggiore aveva dovuto procedere alla vendita di cui agli articoli 112 e 128 delle tariffe (vendita che dal verbale relativo risulta effettivamente avvenuta nel 13 dicembre 1910), e offrendo al reclamante L. 174,70 prezzo ritratto da detta vendita dedotte le spese.

In seguito a tale risposta il Comelli citò la Ferrovia pei danni avanti al Tribunale di Bologna, il quale con sentenza del 20 luglio 1912 ritenuto che nei casi previsti dall'art. 128 delle tariffe la Ferrovia non può vendere le merci soggette a facile deperimento se non sono trascorse senza istruzioni 24 ore dalla ricevuta per parte del mittente dell'avviso di giacenza della merce per interruzione di linea, osservato che dai documenti esibiti in 1° grado (completati poi nei sensi di che sopra, in appello) non risultava con quale distribuzione fosse effettivamente pervenuta il giorno 14 la raccomandata del Capo Stazione data col 13 precedente, e considerato altresì che il Comelli domandava di provare che la mattina del giorno 15 un suo incaricato si presentò alla stazione di Genova a fare ricerche e richieste per rinvenire la selvaggina, ordinò alla convenuta amministrazione di produrre la ricevuta della raccomandata predetta e ammise la prova testimoniale ora indicata, sospendendo ogni giudizio in merito e sulle spese.

Contro tale sentenza le Ferrovie hanno proposto appello pei motivi che in quanto occorra si vanno ad esaminare nella seconda parte della presente.

DIRITTO.

È pacifico, e del resto non potrebbe mettersi in dubbio, che per l'art. 112 delle tariffe la Ferrovia ha facoltà di vendere immediatamente, e cioè senza previo avviso allo speditore, le merci di facile deperimento giacenti alla stazione di arrivo per non essersi trovato il destinatario, o per aver questi rifiutato di ritirarle.

È del pari certo che l'art. 128 delle tariffe, dopo avere nella sua prima parte disposto, come norma generale, che per le merci, le quali in causa d'interruzione di linea non possono inoltrarsi o proseguire a destinazione, è necessario domandare istruzioni al

mittente, comincia subito nel 1° capoverso a stabilire una eccezione alla regola suindicata nel caso che la merce possa mandarsi a destinazione per altra via rimasta libera, caso nel quale la Ferrovia ha diritto di avviare *senz'altro* la detta merce per quest'ultima via, prosegue col secondo capoverso a fare l'ipotesi che entro 24 ore dall'avviso lo speditore non abbia date le istruzioni richiestegli, ed in tale ipotesi dichiara che l'Amministrazione è tenuta a provvedere al ricovero delle cose spedite, quando non possa inoltrarle per una seconda via libera; e finalmente con un ulteriore capoverso prescrive senz'altro che « *le derrate e le merci soggette a facile deperimento possono essere vendute secondo le norme dello* art. 112 ».

Or che la Ferrovia abbia facoltà di eseguire la vendita di cui in quest'ultimo capoverso senza previo avviso allo speditore, risulta chiaramente dalla lettera e dallo spirito del predetto art. 128.

Risulta dalla lettera: Prima di tutto infatti il capoverso ora indicato costituisce una disposizione a sè, che non ha alcuna dipendenza con quella contenuta nella prima parte dell'articolo suindicato, e rappresenta anzi manifestamente un'eccezione a quest'ultima, tanto è vero ciò che la vendita in essa indicata deve farsi *secondo le norme dell'art.* 112, il quale esclude la necessità del previo avviso allo speditore. In secondo luogo poi è manifesto che se il legislatore avesse ritenuto necessario il detto previo avviso nel caso di vendita di merci di facile deperimento che non possono inoltrarsi o giungere a destinazione per interruzione di linea, non avrebbe mancato di far cenno della possibilità di tale vendita nel secondo capoverso del citato art. 128, là dove egli ha contemplato l'ipotesi della decorrenza delle 24 ore dall'avviso allo speditore, senza che questi abbia mandato le istruzioni richiestegli.

Risulta poi dallo spirito; imperocchè le stesse ragioni che hanno suggerita la disposizione dell'art. 112 doveva suggerire, come hanno suggerita, quella del 128, e così, anche nella ipotesi contemplata da tale articolo, consigliare l'attribuzione alla ferrovia della facoltà di vendere la merce di facile deperimento senza necessità di attendere le istruzioni dello speditore, istruzioni che potrebbero giungere quando già il danno fosse irreparabile. Nè si dica, come hanno detto i primi giudici, che vi è una ragione di distinguere fra i detti due articoli delle tariffe, una volta che il

primo contempla l'ipotesi dell'erroneo indirizzo del destinatario, e quindi di una colpa dello speditore, che non si verifica nel caso previsto dal secondo; giacchè è pur sempre vero che oltre al detto caso di colpa dello speditore, l'art. 112 ne contempla altri, in cui la detta colpa esula, e pur nonostante permane il rigore della legge. Nè si soggiunga che meno facile è il pericolo di danni per deperimento della merce nella ipotesi prevista dall'art. 128, che in quella prevista dall'art. 112; imperocchè se anche la gravità del detto pericolo non si bilanciasse in modo assolutamente perfetto in ambedue le dette ipotesi; ciò poco importerebbe, una volta che il pericolo stesso può affacciarsi colla stessa imminenza anche nel caso di giacenza di merce per interruzione di linea, come è facile rilevare sol che si pensi alla natura di certe spedizioni, ed alla brevissima durata del viaggio che possono fare senza deterioramento certi generi del nostro commercio.

Colle fatte premesse si è senz'altro risoluta la causa; giacchè da un lato non essendovi dubbio sulla deperibilità della selvaggina spedita dal Comelli, sarebbe inammissibile in questa sede qualsiasi indagine diretta a stabilire se l'Amministrazione Ferroviaria abbia fatto nella specie retto uso della facoltà o potere discrezionale ad essa accordata dalla legge, e dall'altro lato non potrebbesi con fondamento sostenere che l'invito, a dare urgenti disposizioni mandato al Comelli dopo l'interruzione della linea Genova-Ventimiglia, con avvertenza che in caso contrario si sarebbe proceduto alla vendita prescritta dall'art. 128 delle tariffe, abbia obbligato la Ferrovia ad attendere le 24 ore dal ricevimento di esso prima di procedere alla vendita stessa.

Quell'invito infatti, spedito senza dubbio quando le condizioni della selvaggina più volte ricordata potevano sembrare non tanto gravi da esigere un immediato provvedimento, non poteva togliere alla ferrovia la facoltà che aveva per ragioni interessanti non solo il *mittente, ma anche l'Amministrazione pubblica*, di procedere alla vendita di quella merce non appena se ne fosse manifestata l'assoluta necessità ed anche prima della risposta del Comelli alla richiesta rivoltagli, richiesta che doveva intendersi subordinata alla condizione della permanenza in buono stato della merce stessa.

È quindi inutile esaminare se le ricerche o richieste che il Comelli asserisce di avere fatto fare alla Stazione di Genova nel 15 dicembre 1910 corrispondano alle istruzioni che sono previste dall'art. 128 delle tariffe, se esse siano realmente avvenute nel termine di 24 ore dal ricevimento dell'invito a trasmetterla, e se la linea Genova-Ventimiglia si sia riattivata o meno nel termine stesso, e la sentenza dei primi giudici deve conseguentemente riformarsi come segue, colla condanna del soccombente nelle spese a' sensi dell'art. 370 Cod. di rito.

Per questi motivi, in riparazione della sentenza resa fra le parti dal Tribunale di questa città nel 20 luglio 1912, e preso atto dell'offerta fatta dalla Ferrovia al Comelli Oreste di corrispondergli il ricavato netto — in L. 174,70 — della vendita della merce di cui alle premesse considerazioni, respinge ogni maggior e diversa istanza del Comelli medesimo, che condanna nelle spese del primo e secondo giudizio.

Per la liquidazione di tali spese delega il Consigliere Estensore.

Così deciso in Bologna, in Camera di Consiglio della 1ª Sezione della Corte di Appello addì 12 giugno 1913.

Lavori nel sottosuolo. - Recisione di vene idriche. - Diritto del danneggiato al risarcimento. - Interpretazione dell'art. 46 della Legge 25 giugno 1865 sugli espropri per pubblica utilità.

L'art. 578 del Cod. Civ. contempla il caso di recisione di vene idriche anche quando non si sia prodotta in conseguenza di emungimenti delle stesse ma per lavori fatti nel sottosuolo. Chi si dice danneggiato per effetto di tali opere deve però provare il diritto alle acque o per titolo o per prescrizione, se vuole conseguire la emenda dei danni, non bastando all'uopo l'allegato possesso trentennale delle acque medesime senza il concorso degli altri requisiti prescritti dall'art. 541 Cod. Civ. Tale prova deve darla anche in confronto della pubblica amministrazione che abbia eseguito i lavori, presunta causa del danno, e ciò ai sensi e per gli effetti dell'art. 46 della legge sugli esproprii per p. u.

CORTE DI APPELLO delle Calabrie sedente in Catanzaro. Ferrovie dello Stato c. Ciancio Alfonso fu Pietro.

FATTO.

Con atto del 13 settembre 1911 Alfonso Ciancio fu Pietro, assumendo che per i lavori della galleria dell'Appennino sulla linea in costruzione Cosenza-Paola per gli scavi eseguiti e per le mine praticate in contrada Ortale e dintorni erano state indubbiamente recise, o quanto meno sconvolte o deviate le vene acquee delle sorgenti Scolatine Iaquinto e Candelina in modo che le due prime scomparvero completamente e la terza fu enormemente ridotta; che delle acque suindicate esso Ciancio aveva incontestabile diritto di servirsi per irrigare il suo fondo rustico, denominato S. Maria Sottana, di natura seminatorio ed irriguo, piantato ad alberi diversi, sito in Comune di S. Fili, contrada Ortale; che dai suddetti lavori egli avea subito un gravissimo danno, come conseguenza diretta ed immediata attuale e permanente della scomparsa delle acque, di ben oltre lire 10.000, che l'Ammini-

strazione delle Ferrovie dello Stato si era rifiutata di risarcire in via bonaria: la citò a comparire davanti al Tribunale di Cosenza per sentirsi condannare, con sentenza eseguibile provvisoriamente, al pagamento della suindicata somma o di quella che il Tribunale avesse creduto fissare, ed alle spese del giudizio con l'onorario di avvocato.

Contestatasi la lite, l'Amministrazione convenuta in fatto impugnò la domanda, e in diritto chiese che la si dichiarasse inammessibile o per lo meno la si rigettasse. Il Tribunale con sentenza del 24 luglio 1912 dispose perizia per accertare, fra l'altro, se le sorgenti Candelina, Iaquinto e Scolatine, in territorio di S. Fili, siano pubbliche o private, determinando il fondo nel quale sgorgano e descrivendo in quale modo arrivino dal fondo stesso a quello del Ciancio; e se all'uopo esistano opere visibili e permanenti e dove. E prova testimoniale per assodare, principalmente, che il medesimo Ciancio avea sempre avuto il godimento delle acque da tempo immemorabile.

Riserbò ogni altro provvedimento. Da questa sentenza si gravò in termine l'Amministrazione con atto del 6 dicembre 1912, adducendo che detta sentenza fosse ingiusta ed erronea in ispecial modo per quanto riflette i criteri interpretativi dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, avendo ritenuta obbligata l'Amministrazione, in mancanza della prova del diritto del danneggiato. Quindi citò il Ciancio avanti questa Corte di Appello per sentirsi, in riforma della sentenza impugnata, respingere la domanda e condannare alle spese ed onorari del doppio giudizio.

La causa passò in decisione all'udienza stabilita ed avanti sono riferite le conclusioni dei procuratori delle parti. Attesochè a differenza del diritto romano, per il quale era permesso al proprietario di un fondo di aprire sorgenti nel medesimo, senza nessun riguardo al danno, che da questo fatto poteva derivare alla sorgente altrui: « *Si in meo aqua erumpat, quae ex tuo fundo* « *venas habeat si eas venas incideris et ob id desierit ad me aqua* « *pervenire, tu non videris vi fecisse, si nulla servitus mihi con-* « *ventione debita fuerit: nec interdicto quod vi aut clam teneris* » il codice civile italiano, pur avendo considerazione dell'elemento individuale del dominio, assurgendo agli interessi generali della società, fa omaggio al principio nobilissimo ed eminentemente ci-

vile dei temperamenti della proprietà prediale e quindi nell'articolo 578 dispone, tra l'altro, che chi vuole scavare dei canali per acqua deve osservare quelle maggiori distanze ed eseguire quelle opere che siano necessarie per non nuocere agli altrui fondi e canali. Disposizione questa che è nel tempo stesso integrativa e spiegativa delle altre racchiuse negli articoli 540 e 541, per le quali se da un lato chi ha una sorgente nel suo fondo può usarne a piacimento, deve dall'altro rispettare il diritto che vi abbia acquistato il proprietario del fondo inferiore in forza di un titolo o della prescrizione che non si compie che col progresso di trenta anni, da computarsi dal giorno in cui il proprietario del fondo inferiore ha fatto e terminato nel fondo superiore opere visibili e permanenti, destinate a facilitare il declivio ed il corso delle acque nel proprio fondo e che abbiano servito all'uopo.

Sicchè per l'armonico sistema del codice non solo il terzo non può nuocere al canale conducente l'acqua nel fondo altrui, ma anche il proprietario del fondo, dove sorge l'acqua, non può usarne a suo libito, ove sull'acqua stessa il proprietario del fondo inferiore avesse acquistato il diritto per convenzione o per prescrizione.

Ed applicando questi principi nella causa presente si ha che, ove l'Amministrazione delle Ferrovie con la costruzione della galleria dell'Appennino sulla linea Cosenza-Paola abbia danneggiato il fondo del Ciancio, facendo essiccare od impoverire le sorgenti, dalle quali al Ciancio derivava l'acqua per la irrigazione e coltura del suo fondo, deve il danno risarcire.

Ma qui si obietta che per le ricordate disposizioni del codice civile è causa d'indennizzo solo l'enungimento e non la recisione delle vene idriche; e che, comunque, tali disposizioni non sarebbero applicabili in confronto di una pubblica Amministrazione.

Attesochè sul primo punto si è tanto scritto e giudicato, che si può ormai ritenere come *ius receptum* che il codice civile prevede entrambe le ipotesi, cioè l'enungiamento e la recisione delle vene acquee, perchè in tutti e due i modi si può danneggiare l'altrui proprietà; perchè non si distingue ai fini del danno circa la maniera di produrlo; perchè per argomento a *minori ad maius* se è risarcibile il danno prodotto dall'enungimento, più dev'essere risarcibile quello conseguenziale alla recisione delle vene, che è danno di maggiore quantità ed importanza.

Sul secondo punto va osservato in primo luogo che il Codice civile ha disciplinato il regime delle acque col maggior riguardo ai principi economici e sociali, quindi l'applicabilità del sistema anche di fronte ad una pubblica amministrazione; in secondo luogo, dal momento che le leggi speciali nulla dispongono in proposito, torna applicabile la legge comune. In conseguenza se la pubblica Amministrazione, nella esecuzione d'opere pubbliche è causa di danno, è obbligata a risarcirlo, nulla influendo che quelle opere siano dirette a vantaggio della collettività.

Perchè il cittadino non può essere privato di un diritto patrimoniale senza la congrua indennità, come dispone la legge sull'espropriazione per pubblica utilità del 25 giugno 1865, n. 2359.

Attesochè per la citata legge il cittadino se non può pretendere indennizzo per la privazione di un utile, lo può pretendere, ove sia leso un suo diritto (art. 46); e per la legge sulla derivazione di acque pubbliche del 10 agosto 1884, n. 2644 per poterne derivare occorre avere un titolo legittimo ed il possesso trentennale anteriore alla promulgazione della legge medesima ha valore ed efficacia di titolo (art. 1 e 247) onde che se il Ciancio aveva diritto alla derivazione delle acque dalle tre indicate sorgenti, nulla influendo se demaniali o private, e se per l'esecuzione della via ferrata è stato in tal diritto leso, ne dev'essere conseguentemente rivalso.

Egli però non esibisce alcun titolo a prova del suo affermato diritto; si fa forte del possesso ultra trentennale, che chiese di provare ed effettivamente vi fu abilitato, ma non nei precisi termini legali.

Per fermo, dal momento che le ricordate leggi speciali non dispongono intorno al modo, di provare il possesso, subentrano le norme della legge generale, che sono, nella specie, quelle del Codice Civile; quindi la prescrizione anche in questo caso non si acquista che mediante i requisiti stabiliti nell'art. 541 del detto codice.

Il Tribunale disse che questo articolo non era applicabile, perchè l'Amministrazione non va confusa col privato proprietario del fondo, dove è la sorgente.

Ma se il proprietario del fondo inferiore pretende il risarcimento per difetto o diminuzione d'acqua, cagionatogli dall'Am-

ministrazione, deve dimostrare di avere acquistato per prescrizione il diritto all'uso delle acque, altrimenti si tratterebbe di una semplice utilità per la cui privazione la legge sulle espropriazioni non concede indennità.

La prescrizione non si può invocare se non col concorso degli estremi voluti dall'art. 541 del Cod. Civ. L'Amministrazione appellante tanto sostenendo, non eccepisce il diritto del terzo, perchè se da un lato è chiamata a rispondere per la lesione del diritto altrui, è necessario che chi reclama, dimostri che il diritto aveva.

In conseguenza prima di ogni altro mezzo istruttorio, è mestieri che si assodi se il Ciancio aveva mediante il canale di derivazione che l'appellante riporta nella sua pianta topografica, acquistato il possesso delle acque, potendo bene anche un canale per la forma, l'altezza, la manutenzione ecc., assurgere a quell'opera che il proprietario del fondo inferiore ha eseguito sul fondo superiore per facilitare il declivio e il corso delle acque nel proprio fondo.

Attesochè in esito si provvederà sul di più, perchè ad esempio, ove il diritto per prescrizione non risulterà, si renderanno vani tutti gli altri mezzi istruttori ammessi dal Tribunale.

Attesochè avendo il Tribunale già disposto perizia, questa si deve mantenere, ma limitatamente al primo capo, di cui alla lettera *a*, come è spiegato nel dispositivo che segue:

Attesochè in tali sensi va riparata la sentenza impugnata, rimandandosi la causa ai primi giudici, per il suo corso ulteriore e per le spese anche di appello.

Per questi motivi la Corte, intesi i procuratori delle parti, senza attendere ad ogni contraria istanza, eccezione e difesa, accoglie per quanto di ragione l'appello proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con l'atto del 6 dicembre 1912 avverso la sentenza del Tribunale di Cosenza del 24 luglio dello stesso anno, ed in parziale riparazione di essa, mantiene solamente la perizia ed ordina che il sig. Eduardo Lecoldanno, già nominato dal Tribunale, limiti le sue operazioni peritali a constatare se il canale di derivazione delle acque, per cui si contende costituisca comunque nel fondo o nei fondi ove sono le sorgenti, di cui sopra, opera visibile e permanente eseguitavi dall'appellato Alfonso Ciancio destinata a facilitare il declivio ed il corso delle

acque nel fondo del medesimo e che abbia servito all'uopo, descrivendo quindi le caratteristiche e il percorso del canale medesimo.

Conferma nel di più l'appellata sentenza ed ordina che così modificata abbia la sua esecuzione.

Manda la causa ai primi giudici per l'espletamento della perizia e per gli ulteriori provvedimenti anche sulle spese di appello.

Così deciso in Catanzaro nella Camera di Consiglio, addì 3 luglio 1913.

Errata-corrige

—

Circolare N. 99-1913 (Boll. n. 50). — Nel quarto capoverso dopo le parole «...prezzi ed osservazioni» aggiungere:

« — a pagina 36 cancellare il nome della stazione di Sora ed i relativi prezzi».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VI - N. 52

25 Dicembre 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. D. *n. 1261 del 12 ottobre 1913, col quale è approvato il testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908* . . . . Pag. 493

R. D. *n. 1324 del 21 ottobre 1913, che autorizza un prelevamento di Lire 16,742,511 per le spese impreviste dell'esercizio 1912-1913 dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* . . . . . » 495

D. M. *del 12 dicembre 1913, che conferma il Cav. di Gr. Croce Nicola Miraglia a Vice presidente del Consiglio generale del traffico* » 498

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 8. — Taglie degli impermeabili gommati con cappuccio. - Vendita di detti impermeabili al personale avventizio in servizio continuativo. - Modificazione alla tabella C annessa al Regolamento per il vestiario uniforme del personale . . . . Pag. 827

Roma, dicembre 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Ordine di Servizio N. 407. — Sistemazione dei segnali lato Reggio Calabria, e attivazione di un apparato centrale in stazione di Villa S. Giovanni . . . . Pag. 828
Ordine di Servizio N. 408. — Servizio merci italo-austro-ungarico » 829
Ordine di Servizio N. 409. — Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari in servizio italo-inglese . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 410. — Servizio merci italo-germanico . » 830
Ordine di Servizio N. 411. — Tariffe internazionali - Parte II-B - Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane . . . . . . » 831
Ordine di Servizio N. 412. — Variazioni alla nomenclatura dei conti dall'esercizio 1913-14. . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 413. — Segnali annessi ai treni. . . . » 833
Ordine di Servizio N. 414. — Trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Privative) . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 415. — Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. » 834
Ordine di Servizio N. 416. — Servizio italo-svizzero . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 417. — Servizio di corrispondenza pei trasporti delle merci con la tramvia Mozzate-Como, esercitata dalla Società Elettrica Comense «A. Volta» . . . . » 835
Ordine di Servizio N. 418. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. » 839
Ordine di Servizio N. 419. — Biglietti di servizio e concessioni di viaggio gratuite od a prezzo ridotto . . . . » ivi
Circolare N. 105. — Esclusione di Ditte dagli appalti per lavori o forniture. » 843
Circolare N. 106. — Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Arpino, Belluno e Feltre . . . . . » 844
Circolare N. 107. — Modificazioni dei prezzi pei trasporti a domicilio a Bari, Carpi, Chiavenna e Como S. Giovanni . . » ivi
Circolare N. 108. — Servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Longarone-Zoldo e il comune di Longarone ed alcune località del Cadore . . . . » 845
Circolare N. 109. — Rimborsi tasse di sosta o di magazzinaggio » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata illimitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . **Pag.** 339

R. D. *n.* 1261 *del* 12 *ottobre* 1913, *col quale è approvato il testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del* 28 *dicembre* 1908 (1),

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 13 della legge 13 luglio 1910, numero 466; 68 della legge 28 luglio 1911, n. 842; 19 della legge 6 luglio 1912, n. 801, che dànno facoltà al Nostro Governo di coordinare in testo unico tutte le disposizioni legislative emanate in conseguenza del terremoto dal 28 dicembre 1908 fino alla data della pubblicazione del testo unico stesso, comprendendovi anche quelle delle leggi 25 giugno 1906, n. 255, e 9 luglio 1908, n. 445 in quanto vi abbiano relazione;

Visto l'art. 19 della legge 11 luglio 1913, n. 1039, con cui il Nostro Governo è autorizzato ad introdurre in detto testo unico le modificazioni ed aggiunte per coordinare e mettere in armonia le disposizioni vigenti con le attuali esigenze dei paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 e con cui si dispone che il testo unico stesso sia approvato con Nostro decreto, da presentare al Parlamento per la conversione in legge;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, coi ministri segretari di Stato per la grazia e giustizia ed i culti, per le finanze,

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 274 del 25 novembre 1913.

per il tesoro, per la guerra, per la marina, per la pubblica istruzione, per l'agricoltura, industria e commercio e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'unito testo unico delle disposizioni legislative emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, (1) visto, d'ordine Nostro, dal presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, e dai predetti ministri segretari di Stato per la grazia e giustizia e dei culti, per le finanze, per il tesoro, per la guerra, per la marina, per la pubblica istruzione, per i lavori pubblici, per l'agricoltura, industria e commercio e per le poste e telegrafi.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 12 ottobre 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - SACCHI - FINOCCHIARO-APRILE - FACTA - TEDESCO - SPINGARDI - MILLO - CREDARO - NITTI.

Visto, Il guardasigilli: FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Vedi «Gazzetta ufficiale» n. 290 del 13 dicembre 1913.

R. D. *n.* **1324** *del* **21** *ottobre* **1913**, *che autorizza un prelevamento di Lire* **16,742,511** *per le spese impreviste dell'esercizio* **1912-1913** *dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* **(1).**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto l'art. 5 della legge 20 giugno 1912, n. 604, col quale vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1912-1913.

Visto il Nostro decreto del 15 dicembre 1912, numero 1308;

Vista la legge 22 maggio 1913, n. 459, che approvò le variazioni per l'assestamento delle previsioni stabilite con la predetta legge 20 giugno 1912, n. 604;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno presentava al 30 giugno 1913 una disponibilità di L. 17,591.511;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste depositate in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno a termini dell'articolo 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 289 del 12 dicembre 1913.

della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione di lire sedicimilioni settecentoquarantaduemila cinquecentoundici (L. 16.742.511) da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 20 dello stato di previsione dell'entrata dell'amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1912-913.

La indicata somma fino alla concorrenza di lire 13.505.000 sarà portata in aumento alle assegnazioni dei seguenti capitoli della parte ordinaria dello stato di previsione per lo stesso esercizio 1912-1913:

Capitolo	3.	Servizio Approvvigionamenti - Personale .	140.000 —
»	4.	Servizio Approvvigionamenti - Forniture spese ed acquisti	111.000 —
»	5.	Servizio movimento - Personale . . .	1.924.000 —
»	8.	Servizio commerciale - Personale . .	177.000 —
»	9.	Servizio - Commerciale - Forniture spese ed acquisti	53.000 —
»	11.	Navigazione colle isole - Forniture spese ed acquisti	114.000 —
»	13.	Navigazione colle isole - Indennizzi . .	3.000 —
»	16.	Servizio trazione - Personale . . .	211.000 —
»	17.	Servizio trazione - Forniture spese ed acquisti	2.000.000 —
»	18-*bis*.	Servizio veicoli - Personale . . .	478.000 —
»	18-*ter*.	Servizio veicoli - Forniture spese ed acquisti	177.000 —
»	19.	Servizio lavori - Personale	2.581.000 —
»	20.	Servizio lavori - Forniture spese ed acquisti	123.000 —
»	21.	Manutenzione della linea	1.001.000 —
»	22.	Navigazione dello stretto di Messina - Personale	9.000 —
»	23.	Navigazione dello stretto di Messina - Forniture spese ed acquisti	54.000 —
»	26.	Imposte e tasse	431.000 —
»	27.	Contributo al fondo pensioni e sussidi .	306.000 —
»	33.	Spese per il terremoto 1908	142.000 —
»	35.	Spese giudiziali e contenziose . . .	261.000 —
»	36.	Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso di ufficio e di magazzino	298.000 —

Capitolo	37. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni	304.000 —
»	38. Provvigioni alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio .	14.000 —
»	39. Spese per la sorveglianza dei trasporti .	48.000 —
»	40. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni	306.000 —
»	42. Spese eventuali	1.489.000 —
»	43. Servizi accessorî ad impresa od in economia	51.000 —
»	44. Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova -Molo vecchio	182.000 —
»	55. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	517.000 —
	Totale . . .	13.505.000 —

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento insieme al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 21 ottobre 1913.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

D. M. *del* 12 *dicembre* 1913, *che conferma il Cav. di Gr. Croce Nicola Miraglia a Vice presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, N. 372, e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728.

DECRETA:

Il Cav. di Gr. Croce Nicola *Miraglia*, membro del Consiglio generale del Traffico, è confermato Vice Presidente del Consiglio stesso per un altro anno dalla data del presente Decreto.

Roma, addì 12 *dicembre* 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

Ordine Generale N. 8. (A.).

Taglie degli impermeabili gommati con cappuccio. - Vendita di detti impermeabili al personale avventizio in servizio continuativo. - Modificazione alla Tabella C annessa al Regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Con riferimento all'Ordine Generale N. 7-1913 si avverte che, in considerazione che qualche agente delle categorie specificate nell'Appendice N. 16 al predetto Regolamento, potrà avere necessità di richiedere l'impermeabile di altezza o lunghezza maggiore di quella delle tre taglie indicate nell'Ordine Generale suddetto, se ne sono aggiunte altre due, in seguito a che le taglie degli impermeabili gommati di cui trattasi restano così stabilite:

1ª	taglia,	lunghezza	cm.	125	circonferenza	toracica	cm.	105
2ª	»	»	»	130	»	»	»	110
3ª	»	»	»	135	»	»	»	115
4ª	»	»	»	140	»	»	»	120
5ª	»	»	»	145	»	»	»	125

In aggiunta alla seconda parte dello stesso Ordine Generale N. 7-1913 si comunica che la vendita degli impermeabili gommati con cappuccio, che eventualmente resteranno disponibili dopo soddisfatte le richieste degli agenti che ne hanno diritto in virtù dell'Appendice N. 16 al Regolamento per il vestiario uniforme del personale, è estesa anche agli agenti avventizi in servizio continuativo, tenendo presente però che essi dovranno pagarne l'importo. mediante trattenuta sui ruoli paga, in due rate mensili consecutive, come prescritto dall'articolo 13 del Regolamento suddetto.

Con l'unita Appendice N. 17 al Regolamento per il vestiario uniforme del personale si dà conoscenza di alcune modificazioni apportate alla Tabella C annessa al Regolamento stesso, nei riguardi dei berretti dei Capi Telegrafisti di 1° e di 2° grado.

Ordine di Servizio N. 407. (M. e L.)

Sistemazione dei segnali lato Reggio C., e attivazione di un apparato centrale in stazione di Villa S. Giovanni.

In conseguenza degli ampliamenti eseguiti in stazione di Villa S. Giovanni, venne provveduto alla sistemazione del segnalamento della medesima lato Reggio C. il quale, dalle ore 14 del giorno 28 gennaio 1914 sarà fatto nel modo risultante dallo schizzo allegato al presente ordine di servizio.

La manovra di tutti i segnali dei deviatoi N. 6, 8 *a*, 8 *b* e 10 e dei relativi ferma scambi all'estremo della stazione lato Reggio C. verrà fatta mediante apparato centrale Saxby collocato in apposita cabina situata a m. 650 dall'asse del F. V. e a destra dei treni in partenza verso Reggio C.

Dal detto schizzo, oltre il dispositivo dei binari e la posizione dei segnali e della cabina, risultano le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, nonchè i consensi elettrici e meccanici ai quali è vincolata la manovra delle leve.

I dischetti bassi comandano tanto alle manovre che ai treni, ed i segnali che nello schizzo non sono d'avviso e non portano indicazione di categoria sono da considerarsi di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45, 46 *del Compartimento di Reggio C.*

Ordine di Servizio N. 408. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 246-1913).

Con validità dal 1° gennaio 1914 saranno pubblicati:

il 3° supplemento alla Parte I B e

il 3° supplemento alla Parte II A

della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912).

Con l'attuazione dei supplementi stessi, che saranno posti in vendita nelle stazioni principali al prezzo complessivo di L. 0,30, restano abrogati gli Ordini di servizio, emanati anteriormente al 15 dicembre 1913, che riguardano le disposizioni contenute nelle dette parti della tariffa diretta italo-austro-ungarica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 409. (C.).

Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari in servizio italo-inglese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 382-1913).

A partire dal 1° febbraio 1914 la stazione di Alfonsine viene ammessa alla Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. Accelerata delle derrate alimentari dirette in Inghilterra (Edizione 1913) con le seguenti indicazioni:

Pagina 8.

		Chiasso	Iselle	Modane
II	Alfonsine	361	—	354

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 410. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Colla data del 1° dicembre 1913 sono entrati in vigore i seguenti prezzi speciali della eccezionale N. 2 b (vino comune ecc.) valevoli per la relazione Metz Hbf. Chiasso.

I medesimi dovranno pertanto riportarsi, colle relative note, a pagina 304 della Parte II A della tariffa diretta italo-germanica e precisamente sotto al prezzo di 4,25 esposto, per la via Chiasso, nella colonna b.

Metz Hbf	Chiasso . . .	(5) 3.08
		(6) 2.78

(5) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti in provenienza da Reggio Emilia.

(6) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti in provenienza da Lugo.

Nel 2° Supplemento alla Parte II A della tariffa diretta italo-germanica, pubblicato col 1° ottobre 1913, sono da apportarsi le seguenti rettificazioni:

Nei prezzi delle tariffe eccezionali 10-12, ristampati per la stazione di Kempten (Algäu) a pag. 39, deve ancora introdursi, nella eccezionale 10 c, via Pontebba, la modificazione del prezzo 3,57 in 3,59 prevista a pagina 6.

Fra le stazioni, elencate a pagina 9, per le quali sono da annullarsi i prezzi della tariffa eccezionale 12, è da ritenersi come nulla la indicazione delle stazioni di Dortmund u. Dortmund Wschbbf. e Dortmund Süd.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 411. (C.).

Tariffe internazionali - Parte II-B - Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 338-1913).

Col 1° gennaio 1914, le stazioni di Stamperia e di Torino *Smistamento* verranno ammesse al servizio diretto italo-francese, con le ferrovie oltre la P. L. M.

Nell'elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine, dovranno quindi essere introdotte le seguenti aggiunte:

Pag. 174 Stamperia; colonna 7 - 103
» 178 Torino *Smistamento*, colonna 7 - 187.

Saranno poi da apportarsi le seguenti modificazioni alle indicazioni attuali:

Pag. 138 Preglia, colonna 6 - 112 (*)
» 148 Sala Consilina, colonna 5 - 1142.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 412. (R.).

Variazioni alla nomenclatura dei conti dall'esercizio 1913-14.

Pag. 11 - Al conto 8 di entrata, aggiungere il sottoconto:
« E) *Merci a piccola velocità accelerata* » col numero **16** di partitario.

» 22 - Al titolo VI di entrata, aggiungere il conto:
« *77 bis. - Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908* » col numero *257* di partitario.

Pag. 39 - La voce « *Convogli* » del sottoconto 19 C) della spesa, va sostituita dalla seguente:

« *C) Pulizia, verifica ed untura veicoli* ».

» 41 - L'annotazione posta di contro al sottoconto *20-B-3-c* della spesa, partitario 717, va trasportata di contro al sottoconto *20-B-2-c*, partitario 714.

» 44 - Alla voce del conto 30 della spesa, aggiungere:

« *Commissioni diverse* », facendo uguale aggiunta alla relativa annotazione.

» 44 - Al conto 33 di spesa aggiungere il sottoconto:

« *F) Quota del 2 % sul prodotto lordo delle Ferrovie Secondarie Sicule* » col numero *811* di partitario.

» 57 - Al titolo VI della spesa, aggiungere il conto:

« *105 bis. - Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908* » col numero *1066* di partitario.

» 65 - Il conto 8 fuori bilancio verrà suddiviso nei seguenti sottoconti:

« *A) Fondo principale* » col numero 1188 di partitario,

B) Fondo orfani terremoto 1908 » col N. 1188 bis di partitario.

» 66 - Al conto 16 fuori bilancio togliere l'annotazione.

» 72 - Al conto 109 fuori bilancio, porre la seguente annotazione:

« *Serve quale conto d'interferenza per qualsiasi spesa che deve far carico alle Ferrovie Secondarie Sicule. - I Servizi, le Divisioni e gli Uffici comunicano gli addebiti fatti a questo conto alla Direzione dell'esercizio delle Secondarie Sicule che ne curerà il pareggio.*

N. B. — In relazione al R. Decreto N. 905 del 5 Agosto 1912, tutte le voci del testo della nomenclatura dei conti aventi la dizione « *Ferrovie Complementari Sicule* » devono essere sostituite dalla seguente « *Ferrovie Secondarie Sicule* ».

Ordine di Servizio N. 413. (M. T. V. L.).

Segnali annessi ai treni.

(Vedi Art. 13 e 16 del Regolamento sui segnali).

A cominciare dal 1° gennaio 1914 viene abolito il fanale a luce verde alla base del fumaiolo della locomotiva dei treni senza viaggiatori.

Conseguentemente il capoverso 1 dell'Art. 13 e l'art. 16 del Regolamento sui segnali devono essere sostituiti dai seguenti:

Art. 13. — 1. Di notte i treni portano: sul davanti della locomotiva, in corrispondenza ai paracolpi, due fanali a luce bianca; alla coda due fanali in alto, uno per parte, ed uno in basso — possibilmente centrale — alla parete posteriore dell'ultimo veicolo; i tre fanali di coda proiettano tutti e tre luce rossa all'indietro; i due laterali proiettano di più luce bianca all'innanzi.

Art. 16. — La locomotiva che spinge lo spartineve porterà accesi, sia di giorno che di notte, un fanale a luce bianca sul traversone anteriore a destra, mentre il fanale di sinistra sarà applicato al portafanale centrale alla base del fumaiolo e proietterà luce rossa.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 19 *dicembre* 1913.

Ordine di Servizio N. 414. (C.).

Trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Privative).

(Vedi Ordini di Servizio N. 135-1910; 118-1911 e 171-1913).

Per norma delle stazioni e degli uffici interessati si avverte che la Convenzione stipulata col Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Privative) per l'eseguimento dei suoi tra-

sporti di generi di privativa, di cui all'Ordine di Servizio N. 135 del 1910 e che va a scadere col giorno 31 dicembre 1913 è stata prorogata per un altr'anno e cioè sino a tutto il 31 dicembre 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 415. (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 295-1913).

Dal 1° gennaio 1914 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V., valevole per i trasporti di « pietra in rottami od in conci ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Castrogiovanni, Muglia, Lercara bassa, Oliveri-Tindari e Brucoli.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 416. (C.).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 354-1913).

A datare dal 1° gennaio 1914 viene pubblicato il 1° supplemento alla Parte II-A della tariffa pel trasporto delle merci in servizio diretto italo-svizzero (edizione 1° maggio 1913), nel quale, oltre ad aggiunte e modificazioni all'elenco delle stazioni svizzere ed ai relativi prezzi di trasporto, è pure compresa la ristampa della tariffa speciale a P. V. accelerata e delle tariffe eccezionali a P. V. ordinaria N. 13 e 24.

Tale supplemento verrà, come di consueto, distribuito dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze e posto in vendita al pubblico, nelle principali stazioni della Rete, al prezzo di centesimi 25 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 417. (M. e C.).

Servizio di corrispondenza pei trasporti delle merci con la tranvia Mozzate-Como, esercitata dalla Società Elettrica Comense " A. Volta ".

A datare dal giorno 1° Gennaio 1914 viene attuato, per mezzo della stazione di scambio di Mozzate, appartenente alla linea Saronno-Varese-Laveno delle « *Ferrovie Nord Milano* », il servizio di corrispondenza per i trasporti delle merci con la tranvia Mozzate-Como, esercitata dalla Società Elettrica Comense « A. Volta ».

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.*

Il servizio di corrispondenza viene ammesso per le spedizioni a Grande Velocità, Piccola Velocità Accelerata e Piccola Velocità Ordinaria, esclusi però i seguenti trasporti:

a) il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi;

b) i veicoli;

c) le materie infiammabili ed esplodenti, di cui alle categorie dall'8ª alla 14ª dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

d) le merci di lunghezza superiore a 5 metri;

e) i colli indivisibili di peso superiore alle tre tonnellate.

Tale servizio di corrispondenza oltre che alle Ferrovie dello Stato viene esteso alle Amministrazioni ferroviarie, tranviarie e lacuali ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza con le Ferrovie Nord Milano.

2° Stazioni della tranvia Mozzate-Como ammesse al servizio di corrispondenza. Servizi cui sono abilitate e relative distanze.

Le stazioni della Tramvia Mozzate-Como, ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze della stazione di scambio di Mozzate e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

3° Esecuzione dei trasporti.

I trasporti destinati a stazioni della tranvia Como-Mozzate saranno eseguiti in servizio cumulativo con le Ferrovie della « Nord Milano » e dovranno essere carteggiati per Mozzate, come se diretti a quella stazione.

I relativi documenti da presentarsi nel quantitativo di esemplari richiesto per il servizio cumulativo colle Ferrovie Nord-Milano, dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formola: « Mozzate per...... ».

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla tramvia Mozzate-Como sarà indicata quale stazione di partenza quella di Mozzate e come mittente la Tramvia stessa. Inoltre, nello spazio destinato alla descrizione della merce subito dopo l'indicazione di questa, dovranno risultare a stampa, o mediante apposito bollo, gli estremi della originaria provenienza con la formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. . . . . proveniente da. . . . . mittente* . . . .
e nello spazio destinato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della tramvia Mozzate-Como, con la firma dell'incaricato della Tranvia stessa.

4° Tariffe e tassazione dei trasporti.

La tassazione delle spedizioni, sieno in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Mozzate, osservando per il percorso delle Ferrovie Nord Milano le norme per il servizio cumulativo colle ferrovie stesse e dovrà essere fatta in base alle tariffe generali e speciali ed alle condizioni in vigore sulle linee

delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali, in quanto sia ammessa la loro applicazione.

Per quanto riguarda il percorso sulla tranvia Mozzate-Como la tassazione sarà sempre fatta a cura della tranvia stessa.

Per le spedizioni destinate alla tranvia Mozzate-Como, delle quali venisse richiesta l'affrancazione anche dal punto di scambio fino alla stazione definitiva, si dovrà esigere il relativo deposito, giusta le disposizioni di cui all'art. 30, punto 1° del fascicolo « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », diramato con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

5° *Diritto fisso.*

Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Mozzate della ferrovia « Nord Milano » deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. Accelerata devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio di Mozzate, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle Ferrovie Nord Milano.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciato facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

6° *Tassa di bollo.*

La tassa e sopratassa di bollo dovranno essere esatte soltanto per i trasporti in destinazione della tramvia Mozzate-Como.

***

Nei rapporti con la Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano valgono, per i trasporti in servizio di corrispondenza con la tranvia Mozzate-Como, le stesse norme che regolano il servizio cumulativo con le Ferrovie Nord Milano stesse.

***

In relazione a quanto sopra, dovranno essere introdotte nel « Prontuario dei Servizi cumulativi e di corrisponoenza colle Ferrovie secondarie, colle tramvie, coi laghi e colle linee di navigazione marittima » (edizione 1° aprile 913) » le seguenti aggiunte:

nell'indice a pag. 6: aggiungere l'indicazione di: « Società Elettrica Comense A. Volta - *Tranvia Mozzato-Como*- pag. 148 »;

a pag. 7 e seguenti dell'Elenco alfabetico inserire nelle sedi opportune le stazioni elencate nell'allegato prospetto con l'indicazione della pag. 148;

a pag. 31 di fianco al nome della stazione di Mozzate esporre il richiamo (***) riportando, a piè di pagina, l'annotazione seguente: (***) stazione di scambio per il servizio di corrispondenza merci con la tranvia Mozzate-Como, esercitata dalla Società Elettrica Comense «A. Volta » (vedi prospetto a pag. 148).

a pag. 148 riportare le indicazioni tutte risultanti nell'allegato prospetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 418. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 399-1913).

Con riferimento all'Ordine di Servizio 399-1913, si fa noto che, dal 1° gennaio 1914, l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg. potrà aver luogo anche per la destinazione di Bengasi.

Ordine di Servizio N. 419 (S.).

Biglietti di servizio e concessioni di viaggio gratuite ed a prezzo ridotto.

Per l'anno 1914 le carte di libera circolazione serie A, i biglietti a libretto serie *Ab*, *Ao*, *Ap*, *As*, ed i biglietti di semplice corsa serie *Bs*, *B*, *C* sono distinti in due tipi, l'uno portante un bordo rosso, l'altro senza bordo.

Le carte e i biglietti *col bordo rosso* si rilasciano soltanto al personale delle ferrovie dello Stato, ai medici di riparto ed ai medici aiuti, al personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in attività di servizio, e alle persone di famiglia del 1° e 2° gruppo.

Le carte di libera circolazione rilasciate al personale delle ferrovie dello Stato, in attività di servizio, s'intendono valide anche per il *transito pedonale* sulle ferrovie indicate nelle carte stesse, senza che per ciò occorra alcuna autorizzazione speciale.

Le carte serie A e i biglietti serie *Ao*, *Ap*, *As*, *B*, *C* *senza il bordo rosso* si rilasciano a tutte le altre categorie di persone previste dalle disposizioni in vigore.

Gli Uffici che hanno ancora scorte di biglietti serie *Ab*, *Ao*, *Bs*, senza bordo rosso, debbono tuttavia utilizzarle fino ad esaurimento.

I tipi del 1914 portano inoltre le seguenti modificazioni:

— *Carte di libera circolazione serie A e At e biglietti permanenti di compartimento riservato.* L'indicazione del millesimo è in rosso. Le carte serie *A* e *At*, con validità limitata nella percorrenza o nella durata, hanno una striscia diagonale color rosa.

— *Biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia.* — Sono impressi rispettivamente su cartoncini di colore celeste e giallo cromo.

— *Biglietti speciali per i treni di lusso; biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio; biglietti di libero accesso ai piroscafi della navigazione dello Stato; biglietti per un solo viaggio serie B e C; buoni bagaglio.* Portano l'indicazione del millesimo 1914. Nei biglietti serie *C* è stata soppressa l'indicazione relativa al numero dei ragazzi fra i 3 e i 7 anni.

A modificazione del paragrafo 2, comma 3° delle Norme di applicazione del regolamento sui biglietti, nello scontrino di controllo dei biglietti serie *C* si deve indicare, oltre al nome e cognome del titolare, anche quello delle altre persone per le quali sono resi validi i biglietti stessi e l'età dei ragazzi che non abbiano superato i dieci anni.

Biglietti a libretto serie Ao, Ap, As. — Pel rilascio dei biglietti serie *Ao* si devono compilare le relative matrici, che sono riunite in separati fascicoli corrispondenti a 25 di detti biglietti. I fascicoli completamente utilizzati debbono essere restituiti mensilmente al Servizio Segretariato con i relativi documenti. Conseguentemente, a deroga del paragrafo 4 delle Norme e della Circolare 12 aprile 1911, N. 8890-B, gli Uffici restano esonerati dall'invio dei rispettivi elenchi.

Transitoriamente le scorte dei serie *Ao* già esistenti presso gli Uffici, e non aventi matrici, debbono essere utilizzate fino ad esaurimento e pel rilascio dei relativi biglietti si continuerà ad osservare le disposizioni dei paragrafi 1 e 4 delle Norme, inviando al Segretariato gli elenchi mensili, in luogo delle matrici.

I nuovi tipi di biglietti serie *Ap* (2ª classe) sono stampati su cartoncino grigio. Quelli dei serie *As* non hanno più il fascicolo interno cucito col biglietto e quindi, dopo completamente utilizzati, possono essere sostituiti con nuovi fascicoli: ciascun fascicolo è valevole per 420 viaggi ed ha le corrispondenti caselle progressivamente numerate.

Le scorte esistenti dei fascicoli serie *Ap* (2ª classe) stampati su cartoncino bianco e dei serie *As* portanti il libretto cucito sono da utilizzarsi fino ad esaurimento.

Per i biglietti serie *Ap* emessi, oltre alle matrici e i relativi documenti, debbono essere inviati al Segretario gli elenchi mensili delle concessioni accordate, indicando per ordine alfabetico le stazioni di partenza dalle quali sono validi i singoli biglietti. Detti elenchi debbono essere spediti anche se negativi.

Per le spedizioni di recipienti di acqua potabile a stazioni che ne sono prive, è mantenuta, con le norme vigenti, la concessione del libretto speciale serie *B*-19.

I biglietti per un solo viaggio serie *B* e *C* possono comprendere anche percorsi sulle linee secondarie (gruppo della Sicilia) esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Col 1914 avranno la *validità improrogabile di un anno* dalla data della loro emissione (art. 3 del Regolamento approvato col R. decreto 21 luglio 1910, N. 628) oltre i biglietti per un solo viaggio serie B e C rilasciati al personale delle ferrovie dello Stato e a quello governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in attività di servizio e a riposo e rispettive famiglie, nei casi di cui agli art. 14, 17, 19, 20, 21, 24 e 25 del Regolamento medesimo, anche quelli rilasciati agli agenti doganali, a quelli delle capitanerie di porto, ai funzionari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e ai funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei Deputati, che fruiscono delle concessioni « *ad personam* » e rispettive famiglie.

I biglietti serie *B* e *C* rilasciati al personale di tutte le Amministrazioni italiane ed estere in rapporti di scambio e famiglie saranno validi fino al 31 dicembre; però, a quelli emessi dopo il 1° novembre si darà la validità di due mesi dalla data di emissione. In nessun caso potranno essere prorogati.

Le speciali validità e le eventuali variazioni o aggiunte di percorrenza sulle carte di libera circolazione e sui biglietti serie *Ab* e *As*, le validità per i treni speciali e di lusso sui biglietti serie *B* e *C*, per i treni direttissimi in genere o per un determinato treno direttissimo o diretto senza restrizioni di percorrenza sui biglietti serie *Ab*, *Ao*, *Ap* e *B*, e per il passaggio gratuito dalla 3ª alla 2ª classe sui serie B, debbono portare, per tutti i biglietti rilasciati a decorrere dal 1° gennaio 1914, il timbro di autorizzazione della Direzione generale - Servizio Segretariato (Ufficio Biglietti).

Tutte le altre validità previste dalle disposizioni in vigore possono essere apposte dagli Uffici che emettono i singoli biglietti.

I fascicoli di biglietti serie *B* e *C* e quelli di buoni bagaglio in corso d'uso o intatti al 31 dicembre 1913 debbono, senza eccezioni, essere spediti entro il 15 gennaio 1914 con mod. S.-17 e debitamente elencati, al Controllo Prodotti (Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli) di Firenze.

Le *concessioni di viaggio ai giornalisti* continuano, pel 1914, con le modalità stabilite nel paragrafo 2° dell'ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista hanno il fondo color rosa e portano in alto stampato in inchiostro nero il millesimo 1914.

I biglietti speciali a riduzione del 75 % serie D, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata, o di andata e ritorno, sono contraddistinti da due righe verticali azzurre, dal millesimo 1914 nel centro del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 105. (S.).

Esclusione di Ditte dagli appalti per lavori o forniture.

Allo scopo di disciplinare la procedura da seguirsi nei provvedimenti di esclusione delle Ditte dagli appalti di lavori e di forniture, si prescrive che da ora innanzi le proposte relative, con motivate giustificazioni, e nelle consuete forme, siano dai Servizi sottoposte all'approvazione del Consiglio di Amministrazione o del Direttore Generale a seconda che si tratti di appaltatori ed imprese che per i gravi motivi previsti dall'art. 79 del regolamento di contabilità generale dello Stato debbono essere escluse da ulteriori contrattazioni non soltanto con la nostra Amministrazione, ma con tutte le altre dello Stato, ovvero di Ditte che, se anche non convinte di mala fede o di negligenza assoluta, e quindi non passibili del provvedimento di indole generale sancito dal predetto art. 79, si giudicano immeritevoli di assumere ancora lavori e forniture per conto nostro, per aver dato prove di scarsa perizia, di insufficienza di mezzi finanziari, di spirito litigioso, ecc.

Richiamasi la particolare attenzione dei Servizi sulla diversa natura e portata dei due provvedimenti in questione, affinchè l'esclusione comminata dal ripetuto art. 79 si limiti ai casi in cui, per le cause ricorrenti, resta legittimata la cessazione di ogni rapporto contrattuale tra lo Stato e le Ditte che si intende di colpire facendo pertanto rientrare nella seconda categoria le esclusioni aventi carattere di provvedimento interno della nostra Amministrazione inteso ad indicare agli Uffici gli assuntori che per il complesso di altre cause di minor gravità sopra accennate, non sono meritevoli di fiducia.

Analoghe proposte, e, naturalmente, alla stessa autorità che ebbe a deliberare il provvedimento di esclusione, dovranno presentarsi dai Servizi per l'eventuale riammissione agli appalti delle Ditte interessate, restando inteso che, in tutti i casi, alle notificazioni alle altre Amministrazioni dello Stato, e, a mezzo di inserzione nel bollettino ufficiale, ai Servizi della nostra Amministra-

zione, sarà provveduto esclusivamente a cura del Servizio Segretariato il quale, per accordi presi, riceverà pure direttamente dal Ministero del Tesoro (Ragioneria generale dello Stato) le comunicazioni riguardanti le altre Amministrazioni dello Stato.

Circolare N. 106. (C.).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Arpino, Belluno e Feltre.

(Vedi Circolare N. 102-1912).

Col giorno 31 dicembre 1913 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio tra le stazioni di Arpino e di Feltre ed i comuni omonimi e tra la stazione di Belluno ed i comuni di Belluno-Longarone, Perarolo, Tai di Cadore, Pieve di Cadore, Domegge, Auronzo e S. Vito.

Nel prospetto, allegató A, sono indicate le varianti da introdursi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », ed al « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 107. (C.).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Bari, Carpi, Chiavenna e Como S. Giovanni.

Dal giorno 1° gennaio 1914 gli attuali corrispettivi per la presa e consegna delle merci a domicilio tra le stazioni di Bari, Carpi e Como S. Giovanni ed i rispettivi comuni e tra la stazione di Chiavenna e le località alpine di Casaccia Maloia, Sils. Silvaplana-St. Moritz Samaden e Pontresina, vengono sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto (Allegato A).

Analoghe varianti dovranno praticarsi nel fascicolo « Norme Condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 108. (C.).

Servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Longarone-Zoldo e il comune di Longarone ed alcune località del Cadore.

Il giorno 1 Gennaio 1914 verrà aperta in Longarone l'Agenzia di Città e verrà istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio fra la stazione di Longarone-Zoldo ed il comune di Longarone-Zoldo e, per la sola consegna a domicilio, tra la stazione anzidetta e le località di Castellavazzo, Erto, Cimolais, Claut, Forno di Zoldo, Fucine, Barcis ed Andreis.

Nei prospetti allegati A e B sono indicati i prezzi e le aggiunte da apportarsi al fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », ed al « Prontuario generale delle distanze chilometriche edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 109. (C.).

Rimborsi tasse di sosta o di magazzinaggio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Allo scopo di affrettare la definizione dei reclami riguardanti tasse di sosta e di magazzinaggio, si stabilisce, pei casi in cui non sia da farsi alcun addebito al personale delle stazioni, quanto appresso:

Le Divisioni di Movimento, dopo esame dei reclami pervenuti e quando abbiano riconosciuto doversi far luogo, nei limiti della loro competenza, ad un rimborso totale o parziale delle tasse reclamate, ovvero vi debbano provvedere in seguito a disposizioni ri-

cevute dal Servizio Commerciale, anzichè interessare l'Ufficio reclami tassazione merci di Torino per l'emissione del relativo titolo, dovranno, senz'altro, ordinare il rimborso alle stazioni che hanno incassato le tasse stesse.

Dette stazioni, osservando in proposito tutte le modalità stabilite pei rimborsi che esse hanno facoltà di fare per le eccedenze sulle tasse di trasporto e previo accertamento che l'ammontare della sosta e del magazzinaggio esposto sul bollettino di consegna sia stato effettivamente addebitato e versato, allegheranno al modulo Cı-469 *o* Cı-470, oltre al bollettino di consegna medesimo, anche la lettera di autorizzazione al pagamento della Divisione di Movimento, accreditandosi del corrispondente ammontare sul Conto corrente, Mod. Cı-436 e nei modi d'uso, mediante l'elenco, Modulo Cı-515, sul conto corrente riassuntivo, mod. Cı-502.

Se il rimborso fosse eventualmente da eseguirsi da una stzaione diversa da quella che ha percetta le tasse, le Divisioni di Movimento comunicheranno egualmente, con lettera, l'esito del reclamo alla stazione che le ha incassate, dandole incarico, previi gli accertamenti di cui al precedente capoverso, di invitare l'altra stazione ad effettuare il pagamento all'avente diritto, trasmettendole nel contempo il bollettino di consegna e la lettera originale della Divisione, che autorizza il rimborso.

La stazione che da corso al pagamento dovrà regolarsi come se si trattasse di un rimborso ad essa ordinato direttamente dalla Divisione, predisponendo i citati moduli Cı-469 e Cı-470, corredati dei bollettini di consegna e della lettera di autorizzazione ed accreditandosi nei modi d'uso sul conto corrente Mod. Cı-502, mediante Elenco Mod. Cı-515.

Nulla è variato pei rimborsi di tasse di sosta o di magazzinaggio nei casi in cui sia da provvedersi ad un addebito al personale delle stazioni di parte degli importi restituiti. Detti rimborsi continueranno ad essere eseguiti a cura dell'Ufficio Reclami tassazione merci di Torino, cui le Divisioni di Movimento dovranno rivolgersi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

APPENDICE N. 17

al Regolamento pel vestiario uniforme del personale

Alla Tabella C si apportano le seguenti modificazioni:

a pag. 56:

Qualifica degli Agenti	Descrizione dei Berretti	Categoria	Prezzo
Capi Telegrafisti di primo grado.	Berretto di panno nero con 4 galloncini in oro e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro, senza palme, sormontato da ruota alata con frecce .	17	5,23
	Berretto di seta nera c. s. . . .	18	5,78

a pag. 57:

Qualifica degli Agenti	Descrizione dei Berretti	Categoria	Prezzo
Capi Telegrafisti di secondo grado.	Berretto di panno nero con tre galloncini in oro e con trofeo ricamato in oro, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro, senza palme, sormontato da ruota alata con frecce .	29	4,81
	Berretto di seta nera c. s. . . .	30	5,36
Capi Tecnici di Officina telegrafica.	Berretto di panno nero con 2 galloncini in oro e con trofeo ricamato in oro e costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro, senza palme, sormontato da ruota alata con frecce .	29 *bis*	4,39
	Berretto di seta nera c. s. . . .	30 *bis*	4,94

Approvata dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza N. 45 del 3 dicembre 1913.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 417-1913.

Società Elettrica Comense " A. Volta "

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN **COMO**

Direzione dell'esercizio: COMO

Esercizio della tramvia MOZZATE-COMO

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	itate					Impianti fissi							Distanza dalla stazione di scambio di Mozzate
							Piani carica-tori		Grue fisse		Bilance a ponte			
		Grande	Piccola acceler.	Piccola ordina	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonnellate	Quantità	Portata in tonnellate	Sagoma limite	chilometri
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

STAZIONI														
Appiano		G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Limido		G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Lucino		G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Lurago Marinone . .	Como-Appiano-Mozzate	G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Masano-Maccio . . .		G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Veniano Inferiore . .		G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Veniano Superiore. .		G	A	P	— B	—	—	—	—	—	—	—	—	7

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi;

b) i veicoli;

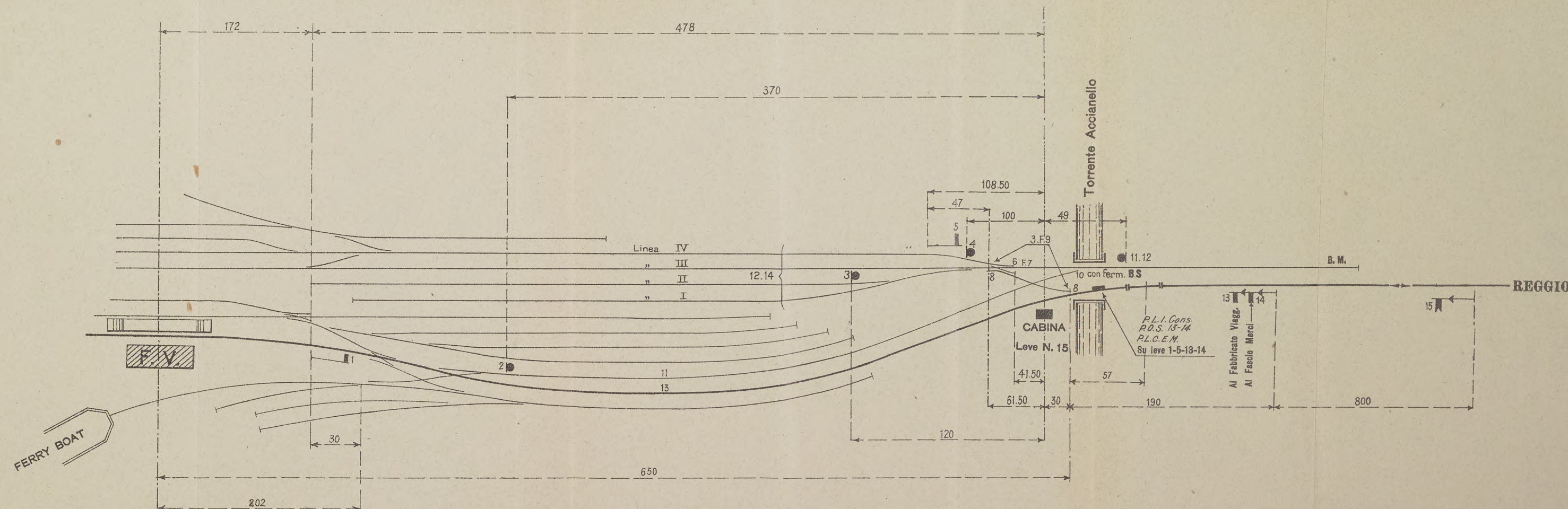
materie infiammabili ed esplodenti di cui alle categorie 8ª e 14ª dell'Allegato 9 alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

d) le merci d lunghezza superiore a cinque metri;

i colli indivisibili di peso superiore alle tre tonnellate.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 407 - 1913.

STAZIONE di VILLA S. GIOVANNI

IMPIANTI DI SICUREZZA - LATO REGGIO

Il F. V. concede il consenso elettrico alla Cabina sui segnali 13 e 14 di protezione, lato Reggio, e il consenso meccanico sulla leva 11 per la manovra da binario B. M. al F. V.

Il Dischetto Basso N.° 3 comanda alle manovre ed alle partenze (insieme al segnale 5) delle linee I, II e III.

» » » 4 » » » » » (» » 5) della linea IV.

Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1913

Allegato **B** *alla Circolare N. 108-1913.*

SERVIZIO DI CORRISPONDENZA

dalla Stazione di LONGARONE-ZOLDO ad alcuni paesi del CADORE.

Avvertenze a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				

Località	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione od operazione di [illegible]		Numerario o preziosi: Prezzo per ogni lire mille [illegible]	Diritto fisso per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia od oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia od oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	Osservazioni
(*) Longarone-Zoldo: per Castellavazzo . . .	—	0.40	—	—	0.70	1.—	0.50	0.70	0.90	0.40	0.40	Km. 3
id. Erto	—	0.60	—	—	1.10	1.50	0.90	0.90	1.30	0.90	0.80	» 8
id. Cimolais	—	0.70	—	—	1.40	1.80	1.10	1.20	1.55	1.—	1.—	» 12
id. Claut.	—	0.90	—	—	1.80	2.40	1.30	1.45	2.10	1.25	0.90	» 18
id. Forno di Zoldo . .	—	0.90	—	—	1.80	2.40	1.30	1.45	2.20	1.10	1.10	» 20
id. Fucine	—	1.10	—	—	2.40	3.—	1.90	2.—	2.70	1.60	1.50	» 28
id. Barcis.	—	1.70	—	—	3.40	4.50	2.10	2.70	4.10	2.10	1.70	» 35
id. Andreis	—	2.10	—	—	4.10	5.40	2.70	3.20	4.90	2.70	2.10	» 43

Per queste località è obbligatoria soltanto la consegna a domicilio

(*) Agenzia di .

ERRATA-CORRIGE

Circolare N. 116-R - al 2° periodo, 4ª linea, invece di « Siena », leggasi « Firenze ».

Circolare N. 182R (C.).

Congresso della federazione nazionale fra le società di pubblica assistenza e di soccorso in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Napoli e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco, quando intendano di effettuare il viaggio via di mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i biglietti modulo CI-701 e mod. CI-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 6 gennaio 1914.

Ritorno: dal 4 al 10 detto.

Per tutte le altre norme circa l'applicazione della concessione, vedasi la Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 183R (C.).

Seconda esposizione internazionale d'arte della "Secessione" in Roma.

Per la circostanza della esposizione sovraindicata, devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di opere d'arte i ribassi stabiliti dalla Concessione Speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: *dal* 1° gennaio al 15 agosto 1914.

SPEDIZIONI DI OPERE D'ARTE.

Andata: dal 1° gennaio al 15 marzo 1914.

Ritorno: dal 1° marzo al 15 agosto 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alla circolare N. 100R-1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Accettazione di spedizione - Art. 94 e 129 Tariffe.

« *È inammissibile l'azione del destinatario di una spedizione di merce per strada ferrata contro l'Amministrazione delle Ferrovie per il risarcimento del danno derivante dal ritardo eventualmente da questa frapposto alla accettazione della merce in partenza, specialmente se lo speditore abbia ritirata la ricevuta di spedizione senza osservazioni o proteste.*

CORTE DI APPELLO DI BRESCIA. Udienza del 14 gennaio 1912, *Bartoli c. Ferrovie Stato.*

FATTO.

La spedizione a Piccola Velocità Acc. N. 6056 fatta da Luigi Varapi di Torre dei Passeri il 25 settembre 1910 ed accettata dalla Stazione ferroviaria di Stato di Brindisi il 26 settembre 1910 per Corlago del peso di Kg. 12610 a Tariffa eccezionale 905 composta di 183 ceste di uva fresca, giunse a destinazione il 5 ottobre 1910 ed alle ore 9,50, messa a disposizione del destinatario Bartolo Luigi.

Nell'epoca in cui venne fatta la spedizione erano interrotte per forza maggiore le linee Rimini-Ravenna e Rimini-Forlì donde la necessità che il trasporto fosse inoltrato per la via più lunga in conformità alla esplicita richiesta esposta dalla Ditta mittente nella lettera di porto. Al ritiro della merce il destinatario Bartoli fatte le più ampie riserve pel ritardo della resa, constatando che il carro spandeva mosto e tramandava odore acetico, richiese lo

accertamento stabilito dall'art. 135 delle Tariffe. I periti concordi giudicarono che l'uva aveva subito un deperimento corrispondente al 75 per cento circa del suo costo. Il Bartoli perciò nel 18 ottobre 1910, affermando che il carico venne eseguito ed ultimato nelle ore pomeridiane del 25 settembre, che dalle ore 23.30 di detto giorno in cui si effettuava la partenza del treno alle ore 9,30, del 5 ottobre, giorno della riconsegna trascorsero 226 ore, mentre si sarebbero dovute impiegare ore 162, e che pur ammettendo altre 54 ore, terzo del termine utile di tolleranza, il trasporto sarebbe sempre giunto a destino con 10 ore di ritardo, chiese con domanda diretta alla Stazione di Gerlago il risarcimento del danno, il rimborso delle tasse di porto proporzionalmente alla tardata resa, nonchè il rimborso delle maggiori tasse erroneamente fattegli pagare per il trasporto all'atto dello svincolo; e ciò (a rimborso dei 32-162 delle L. 483,60 dovute per trasporto a titolo di indennizzo per il ritardo. E il 75 per cento del costo dell'uva fatturata in L. 24 al quintale a titolo risarcimento avaria L. 2095,90 (C). Rimborso dell'eccedenza tassa di porto riconosciuta in L. 36,20.

L'Amministrazione Ferroviaria con nota 24 novembre 1910 della Stazione di Gorlago, asserendo che il trasporto non era stato messo a disposizione con ritardo, che anzi, (essendo stata ricevuta la spedizione il 26 settembre e dovendosi far decorrere il termine di resa di ore 216 comprese in queste 54 ore terzo del termine utile dalle ore 10,40 di detto giorno 26 settembre) sarebbe stato posto a disposizione del mittente dopo 215 ore, e cioè con un anticipo di un'ora, respinse le prime due domande, ed accolse l'ultima soltanto trattenendo al Bartoli un avviso di eccedenza di tasse dell'ammontare di L. 36,20.

Il Bartoli Luigi allora con citazione 17 maggio 1911 Uff. Giud. Ernesto Manenti, convenne avanti il Tribunale di Bergamo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per averla condannata al pagamento di quanto aveva chiesto in via amministrativa e cioè alla complessiva somma di L. 2227,60 oltre le spese di lite.

Costituitesi le parti in giudizio la causa si restrinse intorno al momento dal quale deve ritenersi cominciata la responsabilità del vettore per il ritardo nella resa della spedizione di uva, sostenendo il destinatario Bartoli che deve ritenersi cominciata dalle

23,30 del 25 settembre 1910 mentre l'Amministrazione Ferroviaria la farebbe decorrere dalle ore 10-40 del 26 settembre.

Il Bartoli si fa forte sulla data che nella richiesta di spedizione, sul bollettino di consegna e nell'etichetta apposta al carro figura scritto dalla Ditta mittente, data che è quella del 25 settembre 1910; mentre l'Amministrazione, affermando che la ricevuta della spedizione venne staccata e consegnata al mittente, il 26 settembre 1910 (cosa questa non contraddetta, ma anzi ammessa del destinatario Bartoli) fa osservare che devesi tenere nel debito conto la data del giorno 26 settembre apposta dalla Ferrovia su tutti i detti documenti per ritenersi che nel 26 settembre e non nel 25 di detto mese si perfezionò il contratto di trasporto.

Il Tribunale di Bergamo, osservando che l'ora della effettiva consegna e dell'inizio della responsabilità contrattuale della amministrazione coincide col rilascio della ricevuta di spedizione e che non avendo l'attore provato essere avvenuto tale rilascio il 25 settembre anzichè il 26 settembre colla produzione della ricevuta e con altro mezzo di prova, e che anzi il contenuto della lettera di porto smentisce l'assunto dell'attore, con sentenza 9-14 dicembre 1911 accolse la sola domanda di rimborso delle L. 36,20, e ritenendo insussistente il ritardo, assolse la R. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dalle altre domande e condannò il Bartoli delle spese.

A seguito della notifica della sentenza avvenuta il 12 gennaio 1912 a mezzo dell'Ufficiale Giudiziario Pontiroli, il Bartoli con atto 11 febbraio 1912 stesso Ufficiale Giudiziario interpose appello chiedendo che in riforma della sentenza del Tribunale di Bergamo, la Corte avesse a condannare l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato al pagamento della somma di cui le altre due domande e nelle spese di primo e secondo giudizio.

Costituitesi le parti in giudizio, dopo alcuni rinvii la causa all'udienza del 18 dicembre 1912 venne posta in deliberazione sulle conclusioni sopra trascritte in epigrafe alla presente,

DIRITTO.

Per il chiaro disposto dell'art. 94 allegato *D* Tariffe, non vi ha dubbio che il contratto di trasporto si intende concluso col rilascio della ricevuta, cioè con la consegna al mittente del tagliando della lettera di porto denominata ricevuta di spedizione che, la stazione speditrice è tenuta a riempire, firmare e rilasciare a prova dell'accettazione della merce. Il successivo art. 129 a conferma del suddetto momento iniziale del contratto stabilisce.

La responsabilità dell'Amministrazione per avarie, perdite e ritardi incomincia dal momento del rilascio della ricevuta delle cose da trasportarsi ecc. Ora se la responsabilità del vettore per ritardi incomincia dal rilascio della ricevuta, l'appellante Bartoli per giustificare la propria domanda avrebbe dovuto dimostrare che la ricevuta fu rilasciata il 25 settembre. Al contrario, ha sempre ammesso che gli fu rilasciata il 26 settembre, ciò che trova piena conferma sulla data del 26 ripetuta a profusione dalla Stazione di partenza su tutti i documenti perchè rimanesse ben chiaro, quantunque sulla richiesta di spedizione, sul bollettino di consegna e nella etichetta apposta al carro figuri scritta dalla mittente Ditta la data del 25 settembre 1910, il contratto era stato conchiuso il 26 settembre. Giustamente quindi il Tribunale di Bergamo ha ritenuto che dal 26 settembre e non dal 25 fosse cominciata la responsabilità del vettore pel ritardo della resa della spedizione dell'uva.

Ora però l'appellante Bartoli invoca la prova testimoniale per dimostrare che l'Amministrazione Ferroviaria è sempre tenuta al risarcimento perchè ritardò ad accettare e dar corso alla spedizione di uva, che a suo dire consegnata effettivamente il 25 venne accettata dal vettore il 26, mentre avrebbe dovuto esserlo appena eseguita la consegna reale a' sensi dell'art. 94 tariffe. Allegato *D*. In ordine a tale istanza la Corte osserva che non può più parlarsi di domanda nuova fatta in appello e quindi vietata dall'art. 490 Codice Proc. Civile perchè l'accampato tramutamento della natura dell'azione da contrattuale ad extra contrattuale si frange di fronte al richiamo del disposto dell'art. 94 delle tariffe, articolo che è una norma del contratto la cui inadempienza implica disputa sulla eccezione di quello.

Anche in prima istanza la questione che si agita ora era identica, atteso che l'oggetto era sempre il pagamento di una determinata somma, in dipendenza di avaria subita dalla merce a causa di ritardo, ritardo che sempre esiste, in quanto si faccia partire la responsabilità del vettore della circostanza che la tradizione della merce avvenne a costui un giorno prima di quello che egli sostiene.

La ragione del contendere è sempre quella, e sempre si tratta di interpretazione di norme di trasporto su tassativi obblighi del vettore.

Però la questione del ritardo nella accettazione del trasporto, come bene ebbe ad osservare il patrocinio delle Ferrovie, si rileva improponibile da parte del destinatario. La ferrovia accettata la spedizione il 26 setembre, nè rilasciò in quel giorno la ricevuta al mittente Luigi Varese che la ritirò: ratificando così l'operato della Ferrovia e rinunziando ai mezzi ed alle eccezioni che potevano opporsi contro l'accettazione tardiva (art. 1309 Cap. 3 Codice Civ.). Non può quindi oggi il destinatario Bartoli, il quale altro non è che un avente causa dal mittente, insorgere contro tale operato a disdire la sanatoria data dal mittente.

Aggiungasi inoltre che, quando si parla di ritardo nella accettazione occorre riportarsi ad un momento anteriore al contratto di trasporto, poichè questo ha inizio nel momento istesso delal accettazione. Ora, nel destinatario il quale ripete diritti soltanto dal contratto, non possono essergli trasmessi diritti che si radicherebbero in fatti od ommissioni del vettore anteriori al contratto, sicchè, anche per questa ragione non è dato al Bartoli eesrcitare l'azione extra-contrattuale spiegata in appello.

Per le surriferite considerazioni le prove invocate dall'appellante sono manifestamente irrilevanti esulando dalla questione di responsabilità contrattuale ogni altra indagine della data della consegna reale della merce per cui è da confermarsi senza altro la sentenza appellata col carico delle spese al soccombente Bartoli.

P. q. m. Visto l'articolo 492 del Cod. di Procedura Civile: Reietta ogni contraria istanza ed eccezione e segnatamente l'appello interposto con atto 11 febbraio 1912 Ufficiale Giudiziario Pontiroli dal Bartoli Luigi, conferma, in ogni sua parte la sentenza 9-14 dicembre 1911 del Tribunale di Bergamo.

Personale. - Avventizi. - Passaggio in prova. - Condizioni necessarie. - Limiti di età. - Soccombenza negli esami.

« *Non ha quesito il diritto al passaggio in prova l'impiegato avventizio, che, pur avendo compiuto un biennio di servizio, non abbia poi superati gli esami banditi per agenti in prova, e neppure abbia l'età prescritta dal Regolamento del Personale* ».

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI. — 11 aprile 1913. — Capobianco Francesco c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Francesco Capobianco, con atto 4 agosto 1911, convenne la Amministrazione in giudizio dinanzi il Tribunale di Napoli, affermando che egli, assunto come aiutante applicato avventizio il 18 Giugno 1906, era stato arbitrariamente licenziato il 5 settembre 1908, quando cioè aveva acquistato il diritto al passaggio per gli agenti in prova, giusta l'art. 2 del Regolamento del Personale 22 luglio 1906 e 24 del Regolamento sul personale avventizio nelle stazioni 15 settembre 1906. Chiedeva quindi il Capobianco il risarcimento dei danni derivatigli.

La convenuta Amministrazione oppose nel merito che l'assunzione del Capobianco era affatto precaria e subordinata alla condizione che egli fosse riuscito fra i prescelti negli esami banditi per agenti in prova; che gli impiegati debbono essere assunti per pubblico concorso; che, ad ogni modo, il Capobianco aveva superato l'età prescritta dal Regolamento.

Il Tribunale di Napoli, con sentenza 19 aprile 1912, rigettò la domanda del Capobianco, e questi allora interpose appello.

DIRITTO.

Omissis. Osserva, in merito dello appello principale del *Capobianco*, che a torto costui sostiene avere quesito diritto alla promozione fra gli agenti in prova in virtù degli articoli 2 del regolamento generale sul personale ferroviario 22 luglio 1906, 17 e 24 del Regolamento speciale delle stazioni 15 settembre 1906, perchè osta a codesto asserto diritto quesito l'art. 8 del citato regolamento speciale, per cui il *Capobianco,* quale avventizio per bisogni saltuarii od eccezionali, poteva essere messo in libertà in qualunque momento, a giudizio dell'Amministrazione, senza motivazione alcuna e senza bisogno di avviso preventivo, e vi osta anche più la stessa dichiarazione del *Capobianco,* 15 febbraio 1907, di riconoscimento della sua utilizzazione in via del tutto precaria e di riconoscimento, altresì, del diritto dell'Amministrazione di esonerarlo dal servizio in qualsiasi momento segnatamente se nel concorso a bandirsi per posti di agenti in prova egli non fosse risultato fra i vincitori, come infatti avvenne.

Pel citato Regolamento generale sul personale ferroviario ed anche per quello anteriore, il *Capobianco* potè venire assunto quale avventizio solo in base a speciale convenzione anche soltanto verbale; ora, se a codesta convenzione si appose in seguito la condizione di potersi licenziare in caso non risultasse vincitore nel conconso a bandirsi per questi agenti in prova, e tale infausto evento ebbe a verificarsi, bene l'Amministrazione si avvalse della facoltà legale pattizia di esonerare il *Capobianco* dal servizio e metterlo in libertà.

Obietta il *Capobianco* che per non essersi la Amministrazione avvalsa in tempo di codesta facoltà e avergli lasciato compiere un servizio non interrotto di due anni, abbia quesito il diritto alla promozione fra gli agenti in prova, in virtù degli invocati articoli 2, di detto regolamento generale sul personale ferroviario, 17 e 24 dell'altro Regolamento speciale sul personale avventizio della stazione.

Ma il differito esercizio del diritto di licenziamento non lo si può interpretare quale rinuncia, a tale diritto, occorrend l'uopo, fatti incompatibili con la volontà di avvalersene. E, d'al-

tronde, osta all'asserto diritto quesito anche il primo dei citati articoli, che per la promozione degli avventizi ai posti di agenti in prova richiede due condizioni: quella che gli avventizi in genere abbiano compiuto un esercizio non interrotto di due anni (quale servizio per l'ultimo di detti articoli si considera come non interrotto. quando le assenze del lavoro non abbiano superato in ciascun anno i sessantacinque giorni); e l'altro che si posseggano i requisiti voluti dall'articolo 12 del ripetuto regolamento generale, fra quali è quello dell'età non minore ai 18 anni e non superiore dei 30, mentre nella specie, se si può ammettere il concorso della prima di tali condizioni, in quanto l'Amministraz[illegible] non contesta al *Capobianco* di avere lui compiuto seicento giorni di servizio nel biennio 1906-1908, non si può, parimenti, ammettere il concorso dell'altra condizione della età non maggiore di anni 30, per essere nato il *Capobianco* a dì 13 maggio 1878 ed avere compiuto i 30 anni al 13 maggio 1908, prima, cioè, della scadenza dei due anni di servizio ferroviario cominciato al 18 giugno 1906.

Obietta a questo proposito il *Capobianco* riguardare il limite di età non gli avventizi in genere ma solo quelli assunti per funzioni continuative; e che se pure lo si potesse estendere a lui, che era stato assunto per bisogni saltuari ed eccezionali, si troverebbe sempre di aver compiuto i seicento giorni di non interrotto servizio ferroviario prima ancora del trentesimo anno di età, per il che aveva quesito il diritto di essere sistemato con la qualifica di agente in prova, o di caposquadra alle merci, così come erasi praticato dall'Amministrazione per varii avventizi che si trovavano di aver compiuto il biennio di servizio ferroviario (seicento giorni) prima di oltrepassare il limite dei trenta anni di età; di che ha chiesto la prova per testimoni.

Ma, se è veramente vero che la prima parte dell'articolo 24 del regolamento speciale conferisce diritto al passaggio fra gli agenti in prova agli avventizi che abbiano compiuto un servizio non interrotto di due anni, è parimenti vero che la stessa non contiene alcuna deroga dellart. 2 del capoverso secondo del Regolamento Generale, il quale, oltre a detto requisito di servizio non interrotto di due anni, per la promozione, fra gli agenti in prova, richiede anche i requisiti generici di cui all'art. 12 di esso Rego-

lamento, fra i quali è quello dell'età non maggiore di trenta anni, come è anche vero che codesto requisito di età riguarda indistintamente tutti gli avventizi di cui al paragrafo 1° di detto art. 2°, enumerate al numero 1° gli avventizi assunti per funzioni continuative, al numero 2° gli avventizi assunti per bisogni saltuari od eccezionali, ed ai tre numeri successivi altre categorie di avventizi; e che la disposizione del capoverso dell'articolo speciale statuente un determinato criterio, quale è quello di far considerare il servizio non interrotto quando le assenze dal lavoro non abbiano in ciascun anno superato i giorni sessantacinque, non consente una tanto libera interpretazione di far equiparare l'anno solare all'anno lavorativo ferroviario e far riguardare di età minore degli anni 30 gli avventizi che avessero già varcato codesto limite di età, sol perchè compiuti anteriormente i seicento giorni di non interrotto servizio ferroviario; sicchè torna frustranea, e quindi inammissibile, la invocata prova testimoniale, non potendosi ritenere conforme alla lettera ed allo spirito della legge ferroviaria la lata interpretazione per avventura datale dall'Amministrazione rispetto ad altri avventizi nelle stesse condizioni del *Capobianco*.

Osserva che, riconoscendosi dall' Amministrazione Ferroviaria la legittimità del regolamento speciale sul personale avventizio delle stazioni, non è il caso di ordinare i mezzi istruttorii all'uopo invocati dal *Capobianco*.

Osserva che non è neppure necessario il caso di ordinare la esibizione di documenti da costui richiesta all'Amministrazione: della sua dichiarazione, cioè, 8 novembre 1910, del certificato dei sanitari dottori Ricciardelli e Palumbo, 24 gennaio 1911, e della tabella sanitaria, per potersi giudicare della legittimità o meno del mancato richiamo in servizio del *Capobianco* all'offertogli posto di Capo squadra alle merci, a condizione di assoggettarsi a novella visita sanitaria, perchè l'accettazione di codesta condizione contenuta nella prodotta dichiarazione di esso *Capobianco*, 20 gennaio 1911 ed il certificato sanitario, 27 gennaio 1911, pur prodotto dall'Amministrazione, attestante la non idoneità del *Capobianco* al posto di Capo squadra alle merci per insufficiente acutezza dell'occhio sinistro, bastano, per sè soli, a dimostrare la legittimità del mancato richiamo del *Capobianco* a detto posto di Capo squadra alle merci.

Osserva che costui non può neppure dolersi di lesione del suo diritto alla inamovibilità dal posto di avventizio in virtù dell'articolo 17 del Regolamento speciale, che espressamente esclude dalla facoltà dell'Amministrazione di licenziamento ad nutum degli avventizi, gli aventi due anni di non interrotto servizio ferroviario, perchè codesta limitazione di facoltà dell'Amministrazione rispetto al *Capobianco* venne meno con la di costui dichiarazione, 15 febbraio 1907, di riconoscimento della sua utilizzazione in via affatto precaria e del diritto dell'Amministrazione di esonerarlo dal servizio in qualsiasi momento, segnatamente se non fosse risultato vincitore del concorso a bandirsi per posti di agenti in prova.

Osserva, che, non militando in favore del *Capobianco* alcun diritto quesito che gli avesse potuto ledere l'amministrazione, esonerandolo dal servizio, ben si avvisarono i primi giudici a rigettare come infondata la sua domanda.

P. Q. M. Omissis.

del suo
dell'ar-
de dalla
degli
oviario.
one ri-
azione.
in via
nerario
osse ri-
enti in

alcun
ne, eso-
a riget-

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 396. — (Bollettino N. 50-1913) - Nel secondo rigo del quarto capoverso, invece di: « sempre ottenuti per via elettrica *od* in quanto contengano:.. », leggasi: « sempre ottenuti per via elettrica *ed* in quanto contengano ».

Ordine di Servizio N. 401. — (Boll. N. 51-1913). — In fine della riga 2ª aggiungere « nota ».

Ordine di Servizio N. 402. — (Boll. n. 51-1913). — Rettificare il nome della stazione di Cassago - Nibionno-Fulciago in Cassago-Nibionno-Bulciago.

Ordine di Servizio N. 403. — (Boll. N. 51-1913) - A pagina 821, il periodo « Di conseguenza ecc. » dev'essere sostituito come appresso: « Di conseguenza, i prezzi attualmente contenuti nella eccezionale I-m, per le due prime stazioni sopra menzionate, dovranno essere annullati ».

Ordine di Servizio N. 404. — (Bollettino N. 51-1913) - Nella 2ª e 3ª riga anzichè « Keller & Ionelli » e « Ponelli & C. » leggasi rispettivamente « Keller & Bonelli » e Bonelli & C. ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.